

RAPPORT

Direction
des Affaires Maritimes

Direction Interrégionale
de la mer Méditerranée

Centre Régional
Opérationnel de
Surveillance et de
Sauvetage
MEDITERRANEE

11 mars 2016

BILAN D'ACTIVITES CROSS Méditerranée

2015



Historique des versions du document

Version	Date	Commentaire
1	11/03/2016	Bilan établi à partir des extractions de la base de données SECMAR, affinées et complétées des enregistrements statistiques propres au CROSS Méditerranée pour la mission secours maritime et les missions SURNAV, SURPOL, SURPECHE et RSM/SURFAUNE.

Affaire suivie par

Directeur du CROSS Méditerranée – AC2AM Antoine FERRI
Tél. : 04.94.61.71.10 / Fax : 04.94.27.11.49
Courriel : cross-med-la-garde@developpement-durable.gouv.fr

Rédacteurs/Contributeurs

APAM Céline GUILLOU
APAM Pascal ROUGET
EV1 Jean-Baptiste CHAUVET

Relecteurs

AC2AM Antoine FERRI
APAM Olivier DREVON

Références intranet/internet

<http://intra.cross.i2/bilan-d-activite-r836.html>

<http://intra.secumar.metier.i2/sm1-sauvetage-et-circulation-r3.html>

Photos page de couverture :

- le centre principal de La Garde surplombant la grande rade de Toulon
- le PC opérations du centre secondaire d'Ajaccio

SOMMAIRE

MEMENTO BILAN ANNUEL.....	5
PRÉAMBULE.....	9
I. MISSION RECHERCHE ET SAUVETAGE.....	11
1- Synthèse de l'année.....	11
1.1. Nombre d'opérations.....	11
1.2. Répartition par type d'opération.....	12
1.3 Répartition mensuelle.....	12
2- Bilan humain.....	13
3- Bilan par activité.....	14
3.1. Typologie des activités impliquant des flotteurs.....	14
3.2. Typologie des événements impliquant des navires armés au « commerce ».....	14
3.3. Typologie des événements impliquant des navires de plaisance.....	15
3.4. Typologie des opérations « loisirs nautiques ».....	19
4- Répartition géographique des opérations.....	20
4.1. Répartition par département.....	20
4.2. Répartition par zone.....	21
5- Moyens de transmission de l'alerte.....	21
6- Moyens d'intervention engagés.....	22
6.1. Moyens terrestres.....	22
6.2. Moyens nautiques.....	23
6.3. Moyens aériens.....	24
7- Conclusion et perspectives SAR.....	24
II. SURVEILLANCE DE LA NAVIGATION (SURNAV).....	26
1- Les objectifs réglementaires.....	26
2- Synthèse des opérations SURNAV.....	26
2.1. Le volume des opérations SURNAV du CROSS Méditerranée :.....	26
2.2. Dispositif des Bouches de Bonifacio :.....	27
2.3. Trafic dans le canal de Corse.....	29
3- Faits marquants.....	30
4- Conclusion du bilan SURNAV.....	31
III. SURVEILLANCE DES POLLUTIONS (SURPOL).....	32
1- Synthèse de l'année.....	32
2- Répartition géographique des pollutions.....	33
2.1. Localisation des pollutions.....	33
2.2 Répartition des pollutions par zones.....	34
2.3. Nature des pollutions.....	35
3- Origine des signalements.....	35
3.1. Répartition des reports de pollution.....	35

3.2. Observations satellitaires par le système CleanSeaNet.....	36
4- Faits marquants SURPOL en 2015.....	37
5- Conclusion du bilan SURPOL.....	39
IV. RENSEIGNEMENTS DE SÉCURITÉ MARITIME (RSM).....	40
1- La mission RSM du CROSSMED.....	40
2- Diffusion des bulletins météorologiques.....	40
2.1. Bulletins météorologiques côtiers (en phonie).....	40
2.2. Bulletins météorologiques pour le large (en phonie).....	40
2.3. Diffusion NAVTEX.....	41
3- Diffusion des AVis URgents aux NAVigateurs (AVURNAV).....	41
4- Diffusion REal time Plotting of CETaceans (REPCET).....	41
5- Conclusion du bilan RSM.....	41
V. ACTIONS DE PREVENTION ET RELATIONS PUBLIQUES.....	42
1- Visites des centres.....	42
2- Actions de prévention et de formation.....	43
CONCLUSION.....	44
Liste de diffusion.....	46

MEMENTO BILAN ANNUEL

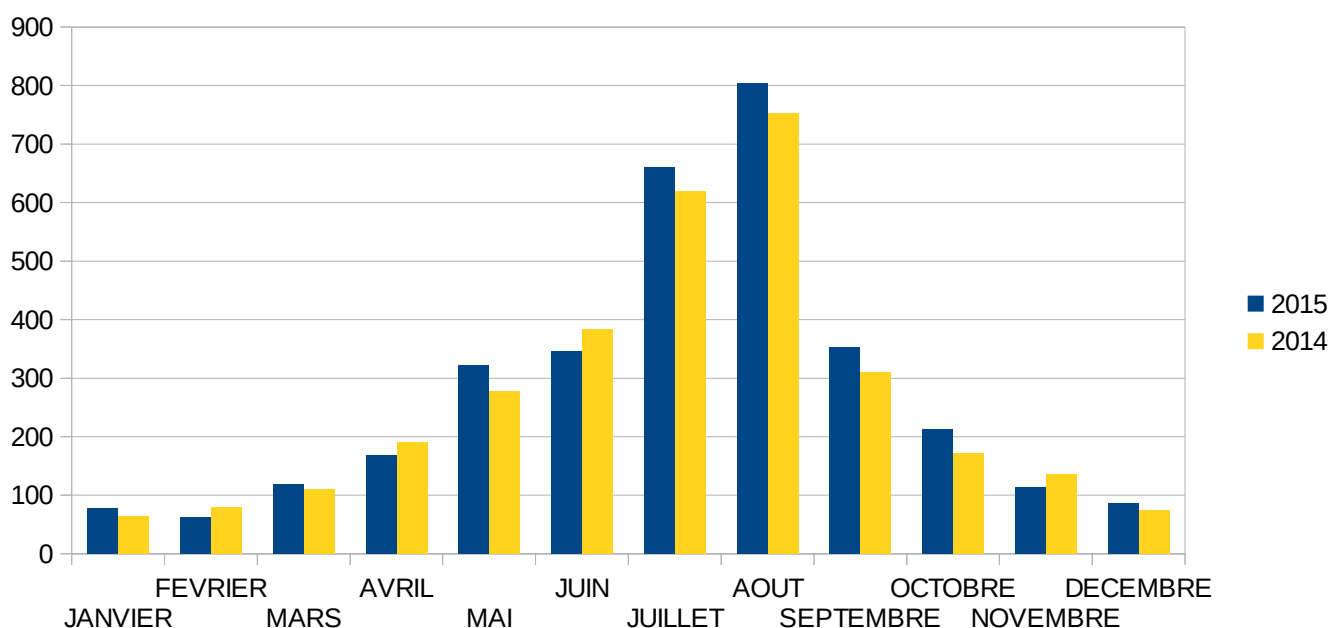
Statistiques 2015

() = chiffres 2014

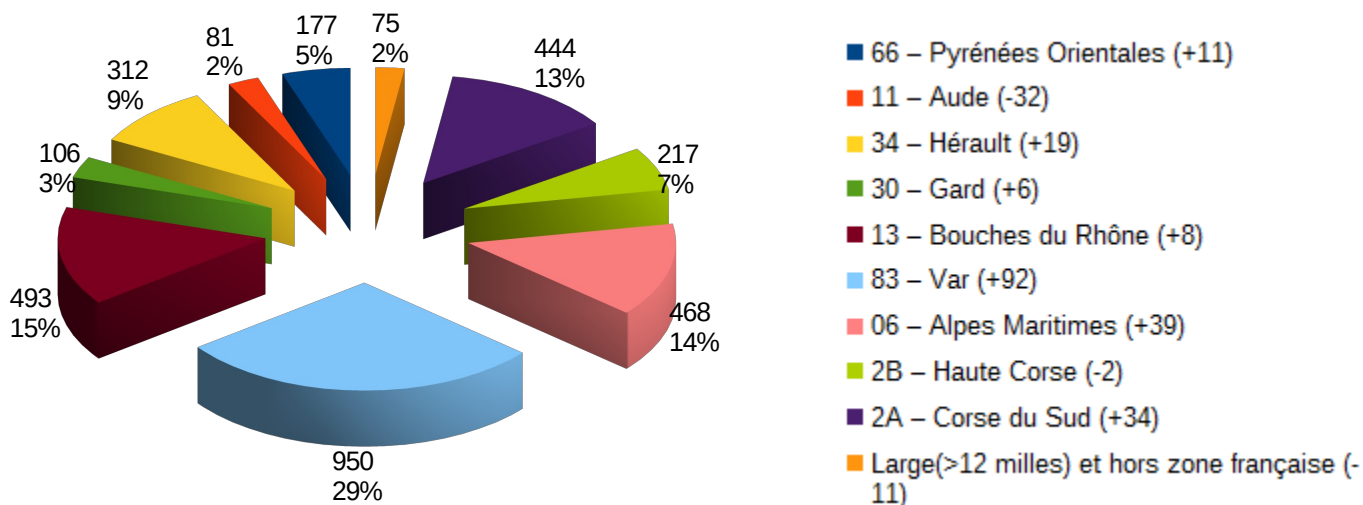
RECHERCHE et SAUVETAGE

Nombre d'opérations : 3323 (3159)

Bilan annuel



Répartition des opérations par Département



Le Var concentre à lui seul environ 30 % des opérations ; les départements des Bouches du Rhône, des Alpes-Maritimes et de la Corse du Sud sont impliqués à hauteur chacun d'environ 15 %.

Secteurs d'activité concernés : (2977 flotteurs)

- 76,9% plaisance
- 10,7 % loisirs nautiques
- 9,2 % commerces
- 1,6 % pêche professionnelle
- 1,6 % autre (dont navire de l'Etat)
- 0,03 % aéronefs

13 322 (14 732) personnes impliquées

dont :

- 1327 (1569) secourues,
- 6569 (4192) assistées

les autres peuvent être décédées, tirées d'affaires seules ou impliquées dans une fausse alerte

26 (34) décès

- 14 (08) baigneurs
- 08 (20) accidents de plongée
- 01 (04) pratiquants de loisirs nautiques (1 kitesurf)
- 03 (02) hommes à la mer

Nota : on comptabilise par ailleurs 11 personnes mortes en mer (à bord principalement de navires de croisières) dont une par chute, qui ont donné lieu à des opérations d'aide médicale en mer, 3 découvertes de corps et un accident de baignade hors zone de responsabilité (SRR).

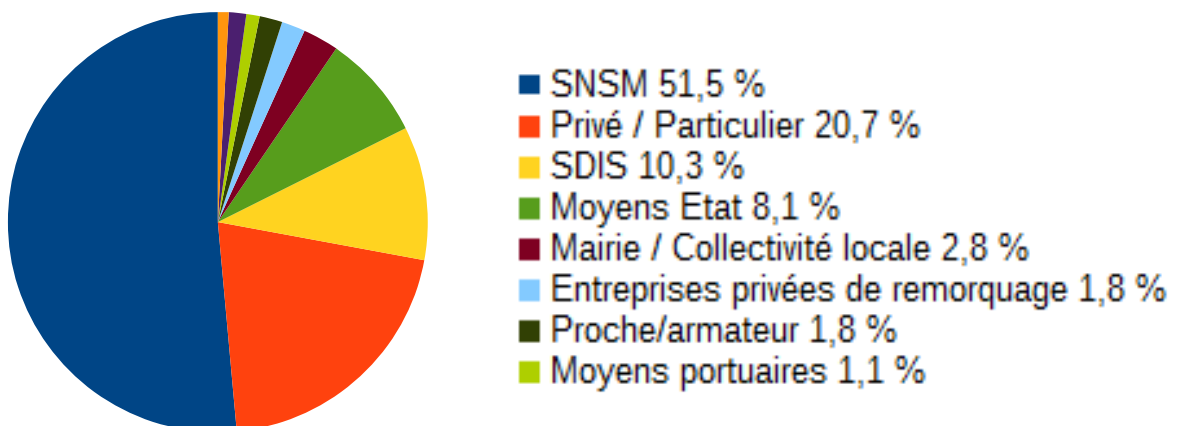
Engagement des moyens d'assistance et de sauvetage :

Moyens nautiques : 2906 interventions dont notamment :

- 1495 (1438) par la SNSM (**51,5%**)
- 600 (645) par les « navires sur zone » (**20,7%**)

Moyens nautiques engagés - répartition par nombre d'intervention

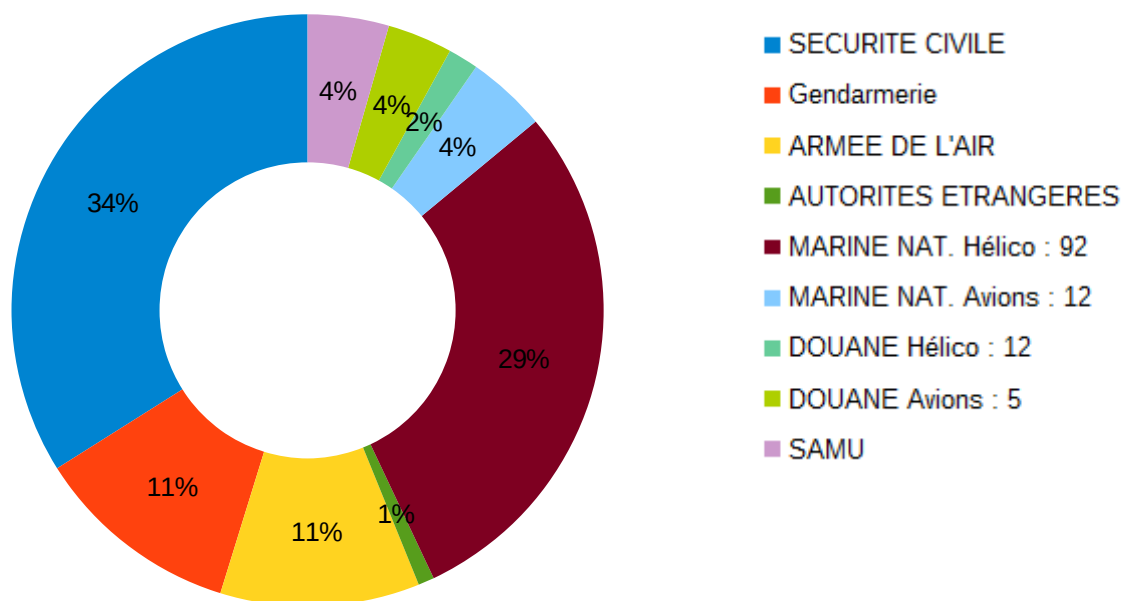
**Moyens d'État : Affaires maritimes, Douane, Gendarmeries départementale et maritime, Marine nationale*



Moyens aériens :

292 (324) engagements dont notamment :

- 115 (137) missions d'aéronefs de la Marine Nationale (102 hélicoptères et 13 avions).
- 102 (113) missions d'hélicoptères de la Sécurité Civile

Moyens aériens engagés - répartition par temps d'intervention**Moyens terrestres :**

1740 concours dont :

- 669 (707) moyens des services départementaux d'incendie et de secours (38,4%) : essentiellement des véhicules de secours et d'assistance à victimes (VSAV)
- 617 (685) par structures médicales (35,5%) dont
 - x CCMM consultations/régulation médicales) : 137 ;
 - x SAMU de coordination médicale maritime (consultations/régulation médicales y compris plongée) : 322 ;
 - x SAMU départements littoraux (équipes SMUR + véhicule +hélicoptère) : 158

Statistiques 2015*() = chiffres 2014***SURVEILLANCE DE LA NAVIGATION**

Nombre opérations SURNAV	2015	2014
Suivi des navires en avarie ou stoppés pour opérations de maintenance	64*	60
Clandestins à bord de navire de commerce	4	4
Dérives contrôlées	524	542
Mouillages de navire de charge (navire de plus de 80 mètres ou 1 600 Tjb)	579	591
Refus de mouillage	11	18

* 9 navires n'ont pas rédigé de message SURNAV AVARIE, même après sollicitations et rappels.

Le CROSS a par ailleurs accordé et assuré la surveillance, avec le concours des sémaphores de 579 mouillages de navires de commerce dans les eaux territoriales ou intérieures, et suivi également les mouillages de 501 paquebots et de 1695 Yachts.

SURVEILLANCE DES POLLUTIONS MARINES

Nombre de pollutions reportées : 143 (115). L'augmentation de reports de pollutions est notable néanmoins, seules 34% (41%) ont été « confirmées » (49 cas), 17 cas sont restés « probables » faute de moyen disponible et habilité pour vérifier et constater et 50 % ont été classées « infirmées ou douteuses ». On note :

- 69 % des pollutions sont situées en zone côtière (moins de 12 Nq des côtes)
- 43 % ont pour origine un hydrocarbure.
- 19 % des reports sont réalisés par moyens aériens
- 35 % des signalements proviennent des détections satellitaires

En 2015, deux cas d'infraction caractérisée à la convention MARPOL ont été signalés par l'avion des douanes et transmises au procureur. (1 seul cas en 2014)

RECUEIL ET DIFFUSION DE L'INFORMATION NAUTIQUE

Nombre de diffusions de bulletins météorologiques côtiers : **10 713**

Nombre de diffusions de bulletins météorologiques spéciaux : **27052**. En moyenne, au moins une des quatre régions du littoral méditerranéen est concernée par des **conditions de vent > ou = à 7B (52 km/h), deux jours sur trois dans l'année (254 jours avec au moins un BMS pour la Méditerranée occidentale en 2015).**

Nombre de diffusions de bulletins météorologiques pour le large: **2176 réguliers et 1628 BMS**

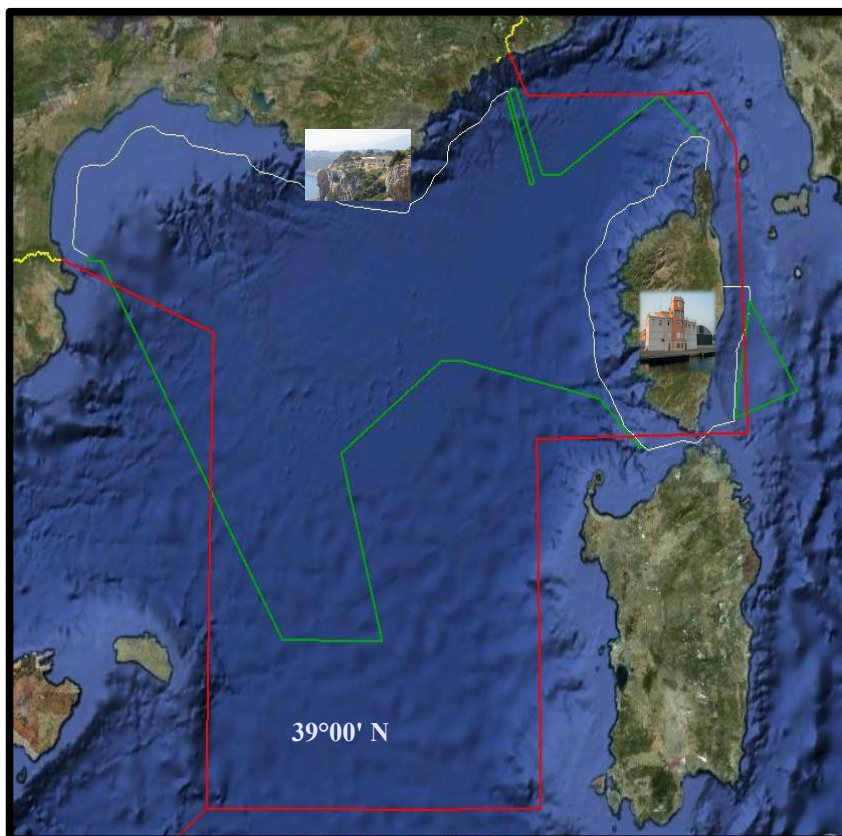
Nombre de diffusions NAVTEX : 4332 réguliers et 585 bulletins exceptionnels

Préambule

Centre opérationnel du ministère de l'environnement, de l'énergie et de la mer, le Centre Régional Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage de Méditerranée (CROSSMED) relève organiquement de la direction interrégionale de la mer Méditerranée (DIRM) dont le siège est à Marseille. Il est placé sous l'autorité opérationnelle du Préfet Maritime et se compose d'un centre principal à La Garde (Toulon) et d'un centre secondaire à Aspretto (Ajaccio).

Sa compétence en matière de recherche et de sauvetage (MRCC) et de service d'assistance maritime (MAS) s'étend sur l'ensemble de la zone de responsabilité (« Région Recherche et Sauvetage (SRR) ») confiée à la France en Méditerranée. Elle s'étend sur 115 000 km² :

Le CROSS MED assure également, dans la zone économique exclusive (**ZEE**), une mission de surveillance de la navigation (**SURNAV**), exerce le recueil et l'exploitation des informations relatives aux pollutions constatées en mer et participe à la recherche des navires auteurs de rejets illicites (mission **SURPOL**) .



ZEE : zone économique exclusive

**SRR : zone de responsabilité
« recherche et sauvetage »**

Le centre secondaire d'Aspretto conduit, pendant ses créneaux horaires d'activation (07h30/21h00 de septembre à juin inclus, 07h30/23h00 en juillet et août) la totalité des missions sur le littoral de la région Corse jusqu'à 20 milles nautiques au large. Il peut être ré-armé à tout instant en cas de besoin.

Enfin, le CROSS assure la diffusion de renseignements de sécurité maritime (mission **RSM**), notamment des bulletins météorologiques côtiers, spéciaux et pour le large élaborés par les services de Météo France.

Ce bilan est destiné à présenter l'activité opérationnelle du CROSS Méditerranée qui occupe 24 heures sur 24, toute l'année, les 67 personnes, officiers, officiers mariniers et agents civils affectés à La Garde ou Aspretto, dans des fonctions opérationnelles (officier de permanence/coordonnateur de missions de sauvetage, chef de quart opérations, adjoint de quart opérations) ou des services supports (secrétariat, vie courante, restauration, maintenance technique et informatique).

Les données chiffrées proviennent de la base de données SECMAR, renseignée lors de chaque opération de secours maritime coordonnée ou suivie par le CROSS Méditerranée. Des enregistrements statistiques développés en interne viennent affiner ce bilan.

Ce doit pouvoir constituer un support pour dégager des pistes de travail en vue de développer des politiques de prévention des risques maritimes.

La Garde, le 11 mars 2016

L'administrateur en chef des affaires maritimes
Antoine FERRI
Directeur du CROSS Méditerranée
signé : Antoine Ferri

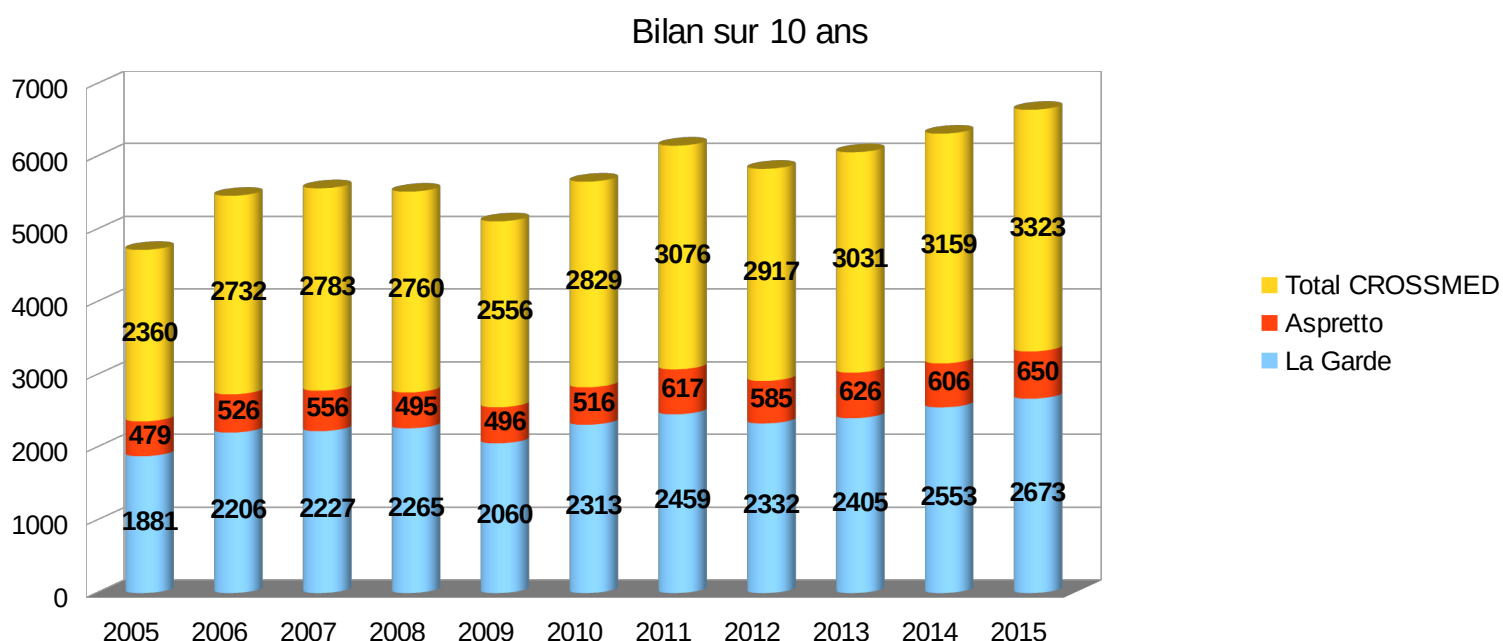
I. Mission *RECHERCHE* et *SAUVETAGE*

Déclarés « Centre de coordination de sauvetage maritime » (Maritime Rescue Co-ordination Centre – MRCC) par le Code de la Sécurité Intérieure, les CROSS assurent les fonctions de **réception et de traitement des alertes**, de **coordination des moyens** maritimes, aériens et terrestres engagés dans une opération, et de **commandement des opérations de secours**. Ces tâches sont remplies, sous la responsabilité d'un officier «coordonnateur de la mission de sauvetage », par les équipes de quart du CROSS. Les moyens nautiques, aériens ou terrestres engagés par le CROSS dans une opération de sauvetage peuvent, en revanche, être des moyens SNSM armés par des bénévoles, des moyens privés ou publics déjà sur zone ou des moyens d'administrations française ou étrangères.

1- Synthèse de l'année

1.1. Nombre d'opérations

Le niveau global d'opérations coordonnées, enregistrées ou suivies – 3323 – est en légère hausse par rapport à 2014. Les parts relatives du centre principal de La Garde (« CROSSMED – La Garde ») et du centre secondaire d'Aspretto (« CROSSMED en Corse ») demeurent inchangées, respectivement 80% et 20%.



Cette statistique intègre, comme en 2014, les avaries des navires de commerce (67 opérations en 2015), suivies par le CROSS au titre de sa fonction de Service d'assistance maritime (MAS). Ces événements font l'objet d'une surveillance étroite de la part du CROSS, qui veille à ce que la perte de la capacité de propulsion du navire ne constitue pas un danger pour la navigation ou une menace de pollution.

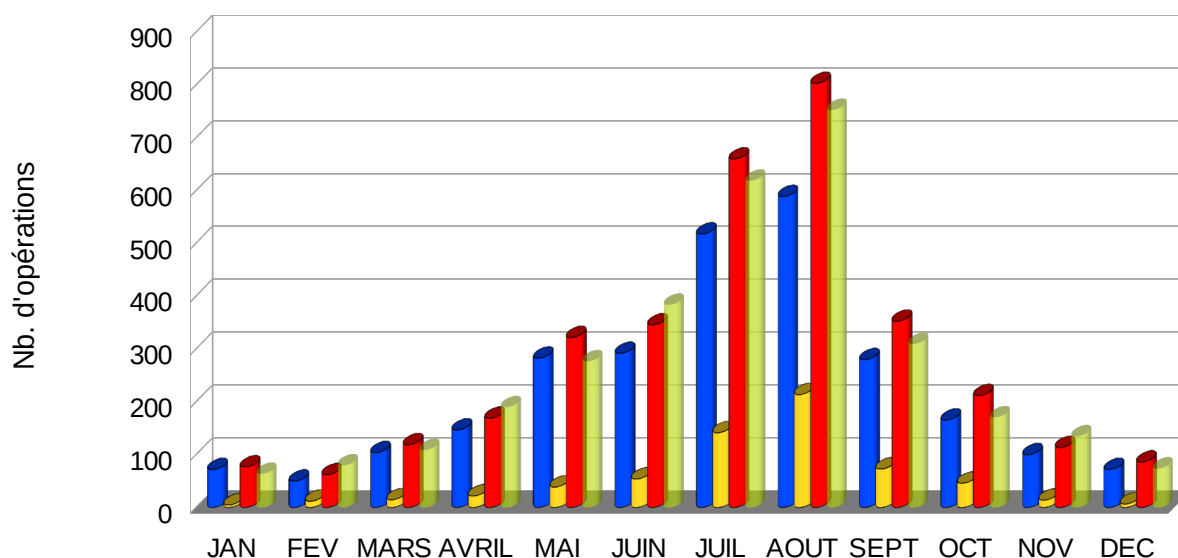
1.2. Répartition par type d'opération

Les opérations SECMAR du CROSS font l'objet d'une classification par le coordonnateur de mission de sauvetage, essentiellement liée au degré d'exposition au danger des personnes impliquées. Cette classification se détermine au moment de l'alerte, en fonction des données dont le CROSS a connaissance et conditionne la réponse opérationnelle et la nature des moyens engagés. En 2015, la classification des opérations s'est établie comme suit :

- **47,06 % d'opérations MAS** : assistance aux biens (y compris avec des personnes embarquées exposées à un danger potentiel à terme);
- **42,67 % d'opérations SAR** : les personnes impliquées sont exposées à un danger grave, imminent ou probable ;
- **10,18 % d'opérations DIV** : toute activité ne relevant pas d'une des trois catégories précédentes, mais dans laquelle le CROSS a eu une intervention significative ;
- **0,09 % d'opérations SUR** relatives à des troubles à l'ordre public.

1.3 Répartition mensuelle

■ La Garde 2015 ■ Corse 2015 ■ Total CROSSMED 2015 ■ Total 2014



L'activité SECMAR a connu une augmentation significative au cours des 8 premiers mois de l'année 2015 par rapport à l'année 2014 (total de 1755 opérations fin juillet, contre 1723 en 2014 et total de 2558 opérations fin août 2014 contre 2476 opérations fin août 2014). Le mois d'août reste toujours le plus dense de l'année (803 opérations en août 2015 contre 753 opérations en août 2014).

La saison estivale (juin à septembre inclus) concentre plus des 2/3 de l'activité du CROSSMED dans son ensemble et, pour le centre secondaire d'Aspretto, 74% du total annuel d'opérations (54% pour les seuls mois de juillet et août).

** pendant la période estivale 2015, environ 900 dossiers supplémentaires ont été ouverts par le CROSSMED concernant des événements nautiques dans la zone de responsabilité du PREMAR et pour lesquels des actions ont été réalisées ; toutefois ces dernières n'ont pas été coordonnées par le CROSSMED, ou n'ont pas donné lieu à une intervention notable (voiliers retrouvés échoués, interventions postes de plages, signalement ne nécessitant pas une assistance...) Elles ne sont pas comptabilisées dans les statistiques officielles par le CROSSMED, mais sont significatives de l'activité importante des loisirs nautiques le long du rivage.*

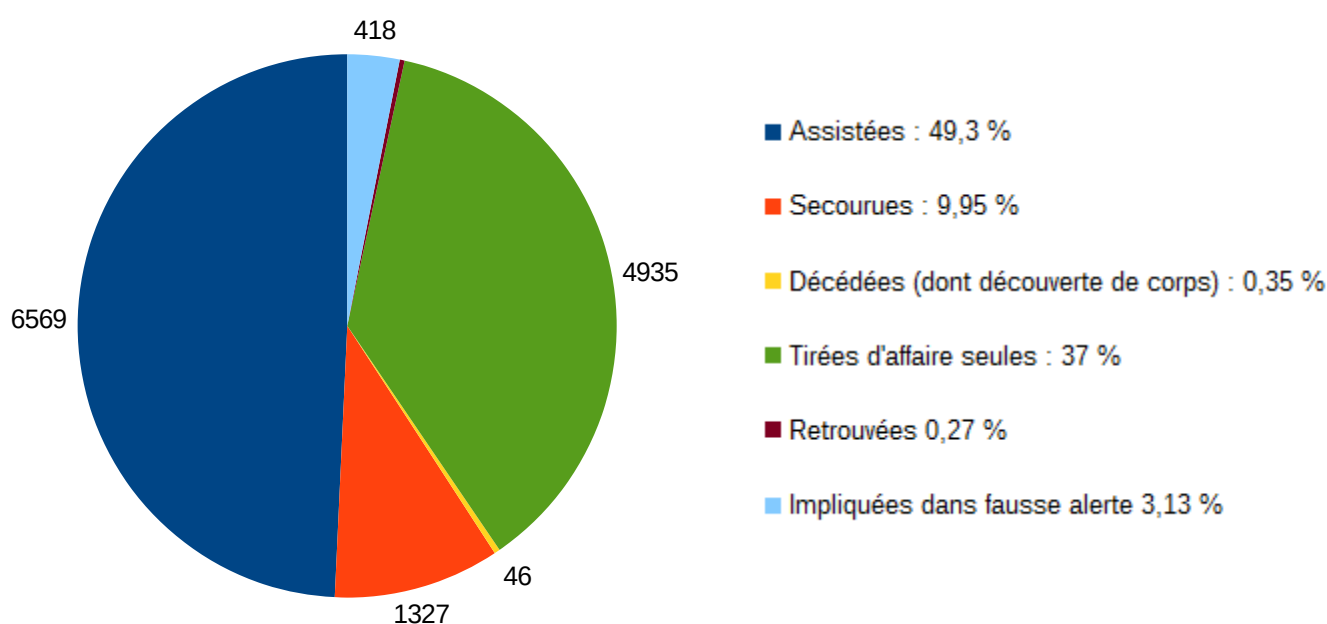
2- Bilan humain

Les **3 323** opérations ont impliqué **13 322** personnes.

Au total :

- ✓ **7 896** personnes, **secourues** (1327) **ou assistées** (6569) (cf. classification SAR ou MAS)
(en 2014 : 5761 dont 1569 secourues et 4192 assistées)
- ✓ **5 400** « tirées d'affaires seules » ou impliquées dans une fausse alerte
- ✓ **26 personnes décédées**
 - ✓ 14 baigneurs
 - ✓ 08 accidents de plongée
 - ✓ 01 pratiquants de loisirs nautiques (1 kitesurf)
 - ✓ 03 hommes à la mer

auxquelles il convient d'ajouter 12 personnes décédés en mer, ayant donné lieu à des opérations d'**aide médicale en mer** * (7 passagers ou membres d'équipages de navire professionnel, et 5 plaisanciers) et 3 découvertes de corps.

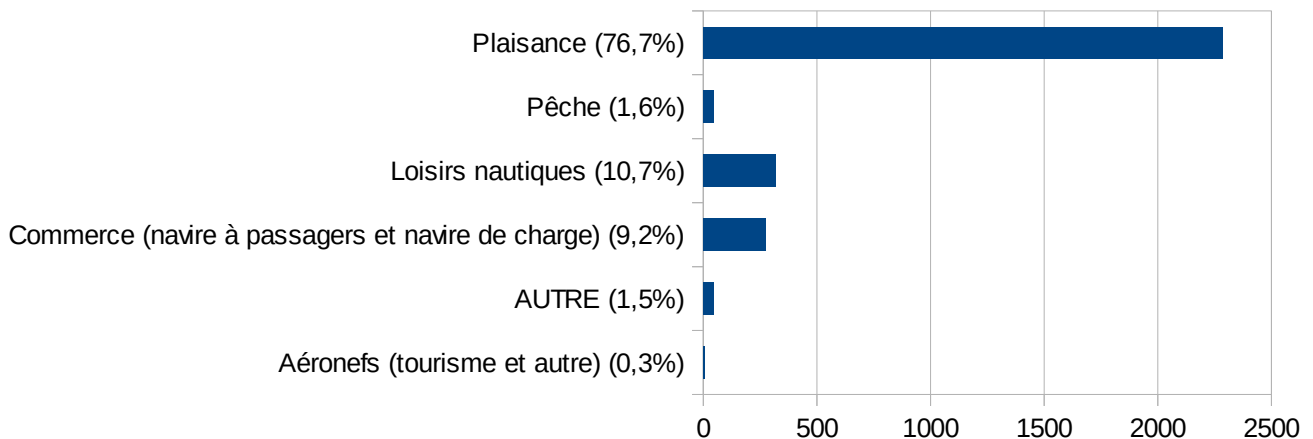


L'aide médicale en mer concerne toute personne embarquée sur un navire, qu'il soit de commerce, de pêche ou de plaisance, en mer ou au mouillage. Elle s'appuie sur une consultation médicale et consiste en la prise en charge par un médecin des maladies ou blessures survenant parmi les membres d'équipage ou les passagers d'un navire, du simple conseil jusqu'à l'évacuation par un vecteur nautique ou aérien, médicalisé ou non, vers un centre hospitalier à terre. Son organisation repose sur le Centre de Consultation Médicale Maritime (CCMM – SAMU de Toulouse), le CROSS Méditerranée, en liaison avec le SAMU de Toulon dans sa fonction de SAMU de Coordination Médicale Maritime (SCMM), les SAMU et SDIS des départements littoraux.

3- Bilan par activité

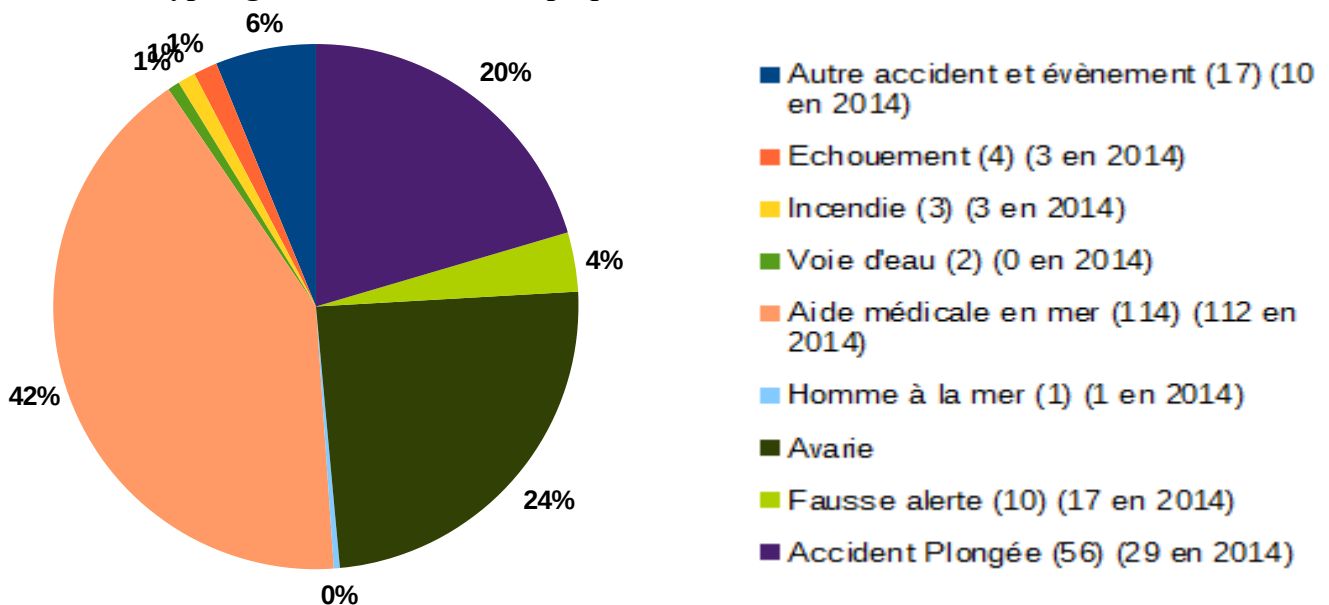
La plaisance et les loisirs nautiques représentent respectivement 69 % et 10% du total des opérations du CROSS et respectivement 76,7 % et 12,6 % de celles impliquant un flotteur (2978 opérations sur 3323).

3.1. Typologie des activités impliquant des flotteurs



(*Autre comprends les navires de l'État, les annexes ainsi que les conchylicole/aquacole).

3.2. Typologie des événements impliquant des navires armés au « commerce »



A périmètre constant, le volume des opérations « commerce » 2015 est supérieur à celui de 2014 (274 opérations contre 203).

L'aide médicale en mer représente 42% des opérations. Elle concerne principalement les paquebots et les ferries très présents dans la zone. Elle peut aussi concerner les yachts de grande plaisance.

Le traitement des accidents de plongée répond à une procédure en chaîne courte. Ils sont traités directement par le CROSS avec les SAMU 83 et 2A, en liaison avec les cinq caissons hyperbares de la façade (Perpignan, Marseille, Toulon, Nice et Ajaccio).

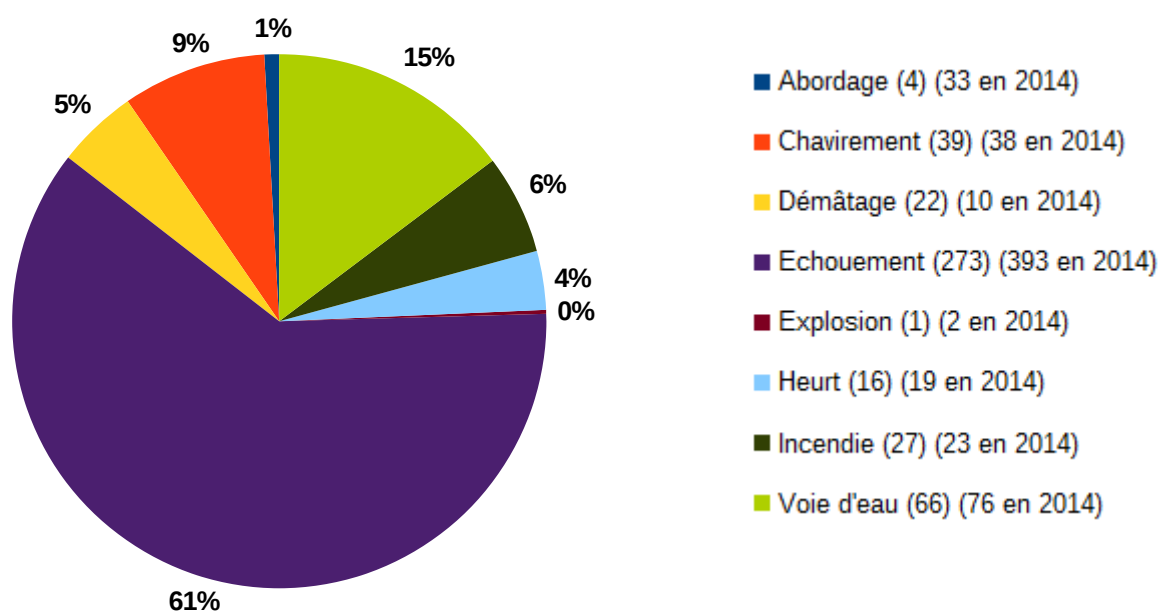
3.3. Typologie des événements impliquant des navires de plaisance

Le nombre d'opérations impliquant des navires de plaisance représente presque 69% du total des opérations du CROSS soit 2285 opérations en 2015 (2279 en 2014).

La part de la plaisance « moteur » et de la plaisance « voile » est respectivement de 61% (60,1% en 2014) et 36% (38% en 2014). Les 3% restants représentent la plaisance légère à voile (dériveur, hobie cat...) et le fluvial / péniche (sur étangs salés).

Les échouements restent la première cause d'accidents (273 opérations contre 393 en 2014).

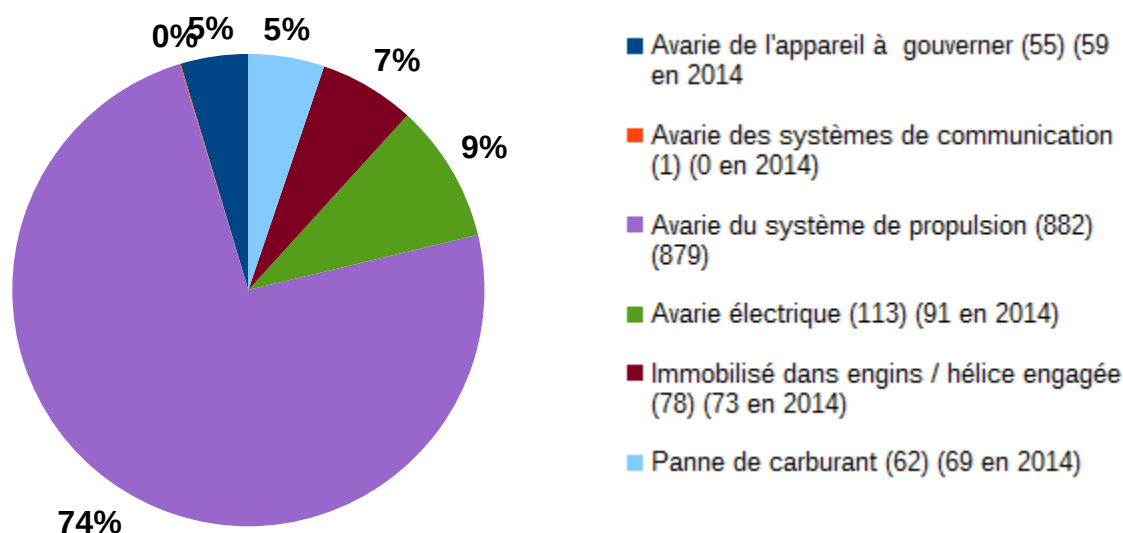
Typologie des accidents sur navires de plaisance



	Voile	A moteur
Abordage (4)	2	2
Chavirement (39)	27	12
Démâtage (22)	22	0
Échouement (273)	150	123
Explosion (1)	0	1
Heurt (16)	7	9
Incendie (27)	6	21
Voie d'eau (66)	20	46
Total	234	214

Les **avaries** sur les navires de plaisance augmentent et représentent toujours plus du 1/3 du total des opérations du CROSS. Les avaries du système de propulsion (pannes moteur) sont les plus nombreuses (882 sur 1191), y compris pour la plaisance à voile. Ceci témoigne d'un défaut de préparation des navires ou d'une méconnaissance technique de la part des pratiquants.

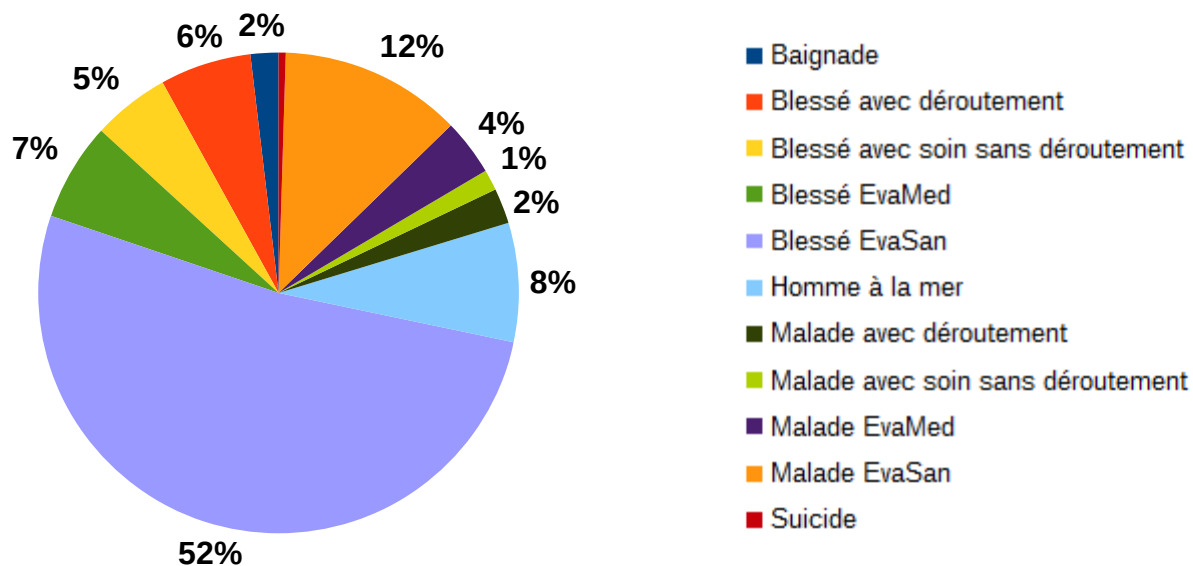
- Typologie des avaries de navire de plaisance -



	Voile	A moteur
Avarie de l'appareil à gouverner (55)	33	22
Avarie des systèmes de communication (1)	0	1
Avarie du système de propulsion (882)	254	628
Avarie électrique (113)	18	95
Immobilisé dans engins / hélice engagée (78)	40	38
Panne de carburant (52)	15	47
Total	360	831

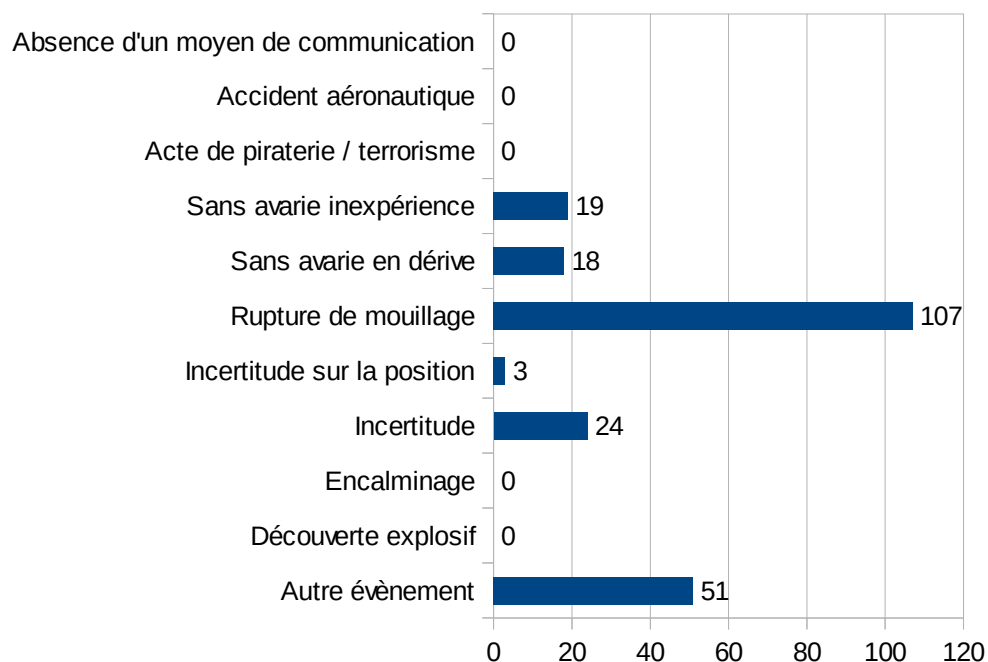
Les « accidents individuels à personne » sur les navires de plaisance (hors plongée et chasse sous-marines) augmentent avec 212 opérations (contre 145 en 2014).

Répartition des accidents individuels a personne sur navire de plaisance (en nombre)



	2015	2014
Baignade	4	0
Blessé avec déroutement	13	10
Blessé avec soins sans déroutement	11	7
Blessé EvaMed	14	13
Blessé Evasan	110	63
Homme à la mer	17	17
Malade avec déroutement	5	10
Malade avec soin sans déroutement	3	7
Malade Evamed	8	5
Malade Evasan	26	27
Suicide	1	1

La catégorie «**autres affaires nécessitant opération**» concerne 222 opérations d'assistance aux navires de plaisance dont 8% de plaisanciers sans avarie en dérive et 48% de ruptures de mouillage de navire de plaisance.



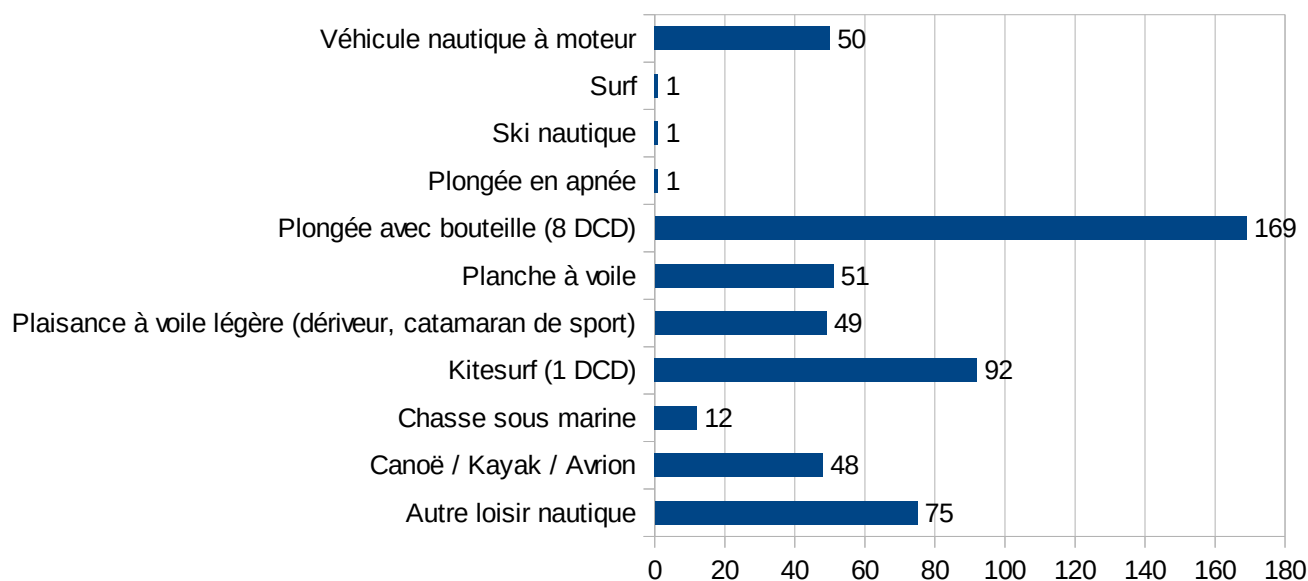
Le nombre « d'incertitudes », c'est-à-dire d'opérations déclenchées sur le fondement d'une alerte crédible mais dont le résultat, malgré les recherches engagées, ne peut être établi de manière certaine, augmente légèrement (24 opérations). L'essentiel de ces opérations est déclenché à la suite de l'observation, par des témoins à terre, de signaux pyrotechniques. Il est rappelé à ce titre que l'usage intempestif de signaux de détresse (fusée rouge, feu à main) constitue un délit passible d'une peine de prison et/ou d'amende.

Enfin, **123 fausses alertes** ont été constatées, contre 103 l'année dernière (contrairement à une incertitude, une fausse alerte est «avérée»). Dans la majorité des cas l'alerte est toutefois déclenchée de bonne foi par la famille, inquiète d'un retard, ou par un témoin suspectant une difficulté.

3.4. Typologie des opérations « loisirs nautiques »

Le nombre d'opérations concernant les activités de loisirs nautiques s'élève à 549 (624 en 2014) dont 169 (174 en 2014) liées à la plongée « bouteille » de loisir.

Répartition par nombre des opérations concernant les loisirs nautiques



* Autres loisirs nautiques = stand up paddle, bouées tractées etc....

Les accidents de baignade enregistrés par le CROSS sont peu nombreux et en diminution en 2015 (43 contre 62 en 2014) pour 18 décès. L'essentiel de cette accidentologie se situe dans la bande des 300 mètres. Le CROSS ne reprend la coordination des opérations que lorsque les moyens dont dispose le maire (postes de secours de plage, sapeurs pompiers) sont insuffisants. Cette statistique n'est donc pas représentative du total des accidents de baignade de la façade Méditerranéenne.

Le nombre d'opérations impliquant les kite-surfeurs, **les véliplanchistes, les véhicules nautiques à moteur et la voile légère ont diminué.**

48 interventions concernent des **kayaks (ou canoës ou avirons) en difficulté**. Elles ont souvent la même origine : une appréciation insuffisante des conditions météorologiques, notamment du Mistral, qui entraînent, même pour des kayakistes expérimentés, une dérive vers le large.

Les opérations concernant les **véhicules nautiques à moteur** baissent (50 contre 65 en 2014).

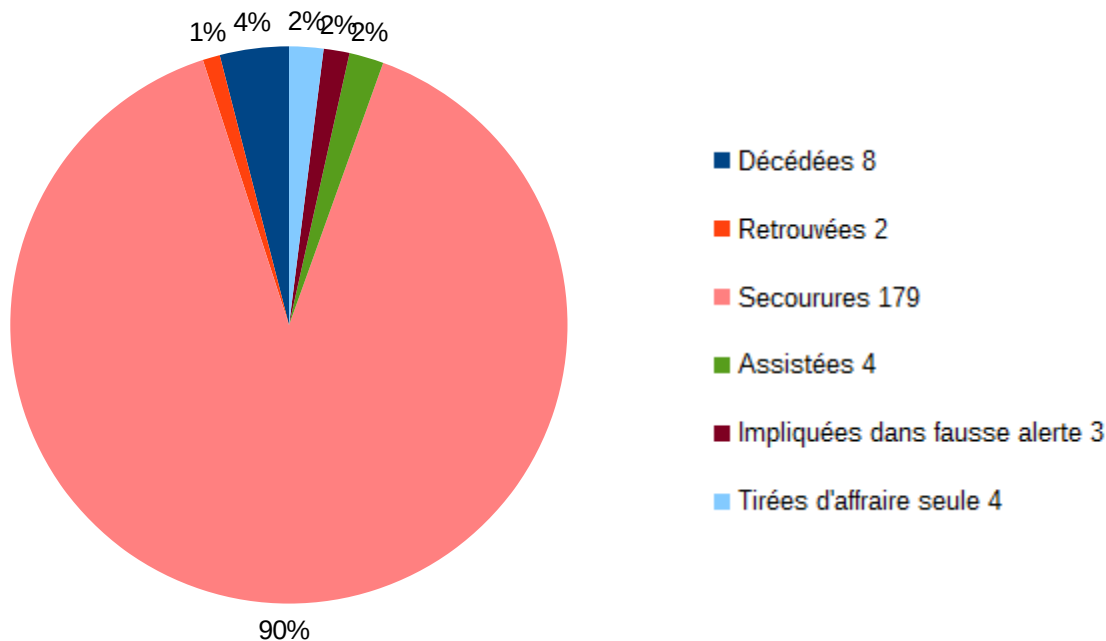
Les opérations relatives à des activités comme le paddle-board ou les bouées tractées, classés dans la catégorie « autres loisirs nautiques » augmentent (75 contre 43).

Plongée avec bouteille (de loisirs)

Le nombre d'opérations liées à la plongée sous-marine de loisir avec bouteille est demeuré stable (169 opérations avec 8 décédés en 2015 contre 15 décédés en 2014).

46% des opérations se sont déroulées sur le littoral varois (55% en 2014).

L'analyse des accidents confirme, comme en 2014, que les accidents plus graves touchent principalement des plongeurs expérimentés (niveau 3 ou 4), âgés en moyenne de 50 ans et plongeant au-delà de 40 mètres.



4- Répartition géographique des opérations

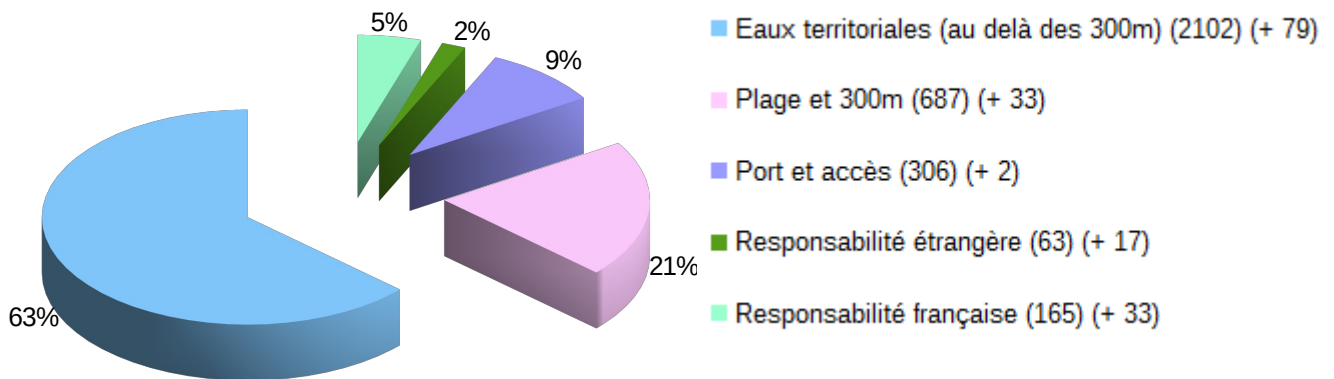
4.1. Répartition par département

Le Var est le premier département de Méditerranée en nombre d'opérations : 950 au total en 2015. Cela s'explique par la diversité des activités de plaisance et de loisirs nautiques qui s'y pratiquent; environ 8% des opérations varoises concernent la plongée bouteille (77 événements).

Les trois départements Est-méditerranéen (Bouches du Rhône, Var et Alpes-Maritimes) totalisent plus de 57 % des opérations (1911 opérations) soit environ trois fois plus que les quatre départements de l'Ouest de la façade (Pyrénées-Orientales, Aude, Hérault et Gard) qui cumulent 676 opérations.

Sur les côtes de l'Île de Beauté, la Corse du Sud enregistre deux fois plus d'opérations que la Haute-Corse.

4.2. Répartition par zone



*Chiffres entre parenthèses correspondent à l'année 2014

L'activité opérationnelle concerne principalement les eaux territoriales.

Si 7 % des opérations seulement (soit 228) se sont déroulées au delà, elles exigent bien souvent un haut niveau de technicité.

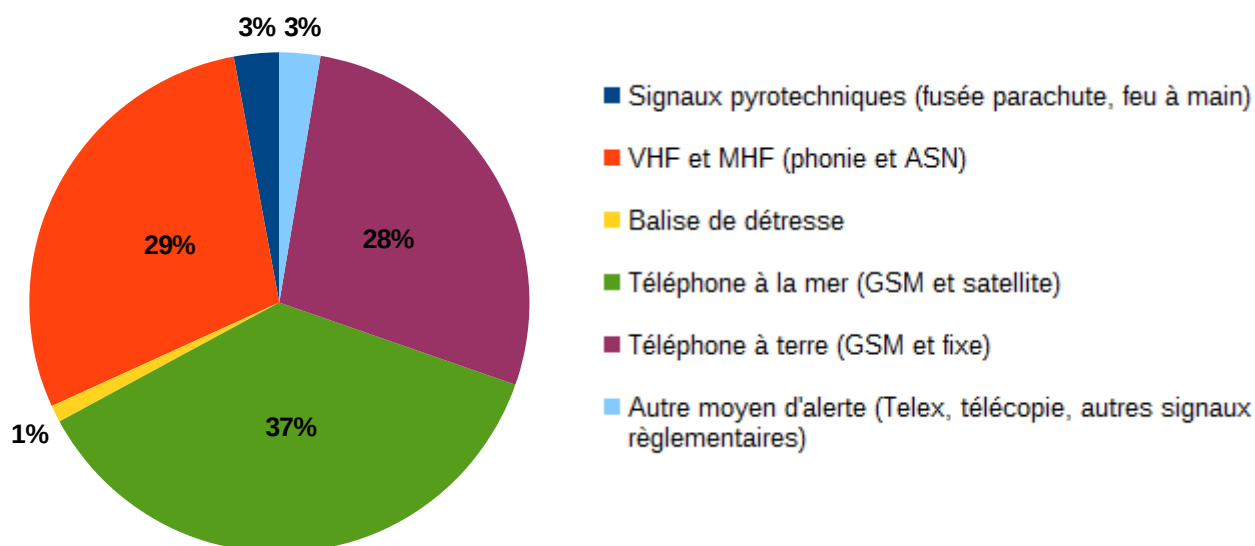
5- Moyens de transmission de l'alerte

Utilisé **dans 64% des cas**, le **téléphone** constitue le premier moyen d'alerte. Environ 36 % des appels téléphoniques sont émis par téléphone mobile depuis la mer, dont une partie par le **numéro d'urgence 196**. Environ 18% des alertes téléphoniques sont passées en composant le 18 ou le 112 et transitent donc par les CTA/CODIS, qui procèdent alors à une interconnexion téléphonique avec le CROSS.



L'impact du 196, dont l'appel est gratuit et qui permet une mise en contact téléphonique plus rapide avec les CROSS, n'est actuellement pas évaluable. Par ailleurs, il est rappelé que le 196 ne se substitue pas à la **VHF**, prioritaire pour alerter et rester en contact avec le CROSS et les moyens de secours et dont l'emploi demeure important et stable avec **29% des alertes**.

Le taux de fausses alertes augmente légèrement (9% contrairement à 6% en 2014) mais il s'agit, la majeure partie du temps, d'appels passés de bonne foi ou résultant d'un défaut de manipulation ou d'une mauvaise configuration du matériel: balises de détresse (406 MHz) : 21 sur 33 (63%) - appel sélectif numérique VHF/HF: 41 sur 52 (78,8%).



6- Moyens d'intervention engagés

Les CROSS peuvent solliciter les moyens navals et aériens relevant des ministres chargés de la défense, de la douane, de l'intérieur et de la mer ainsi que les unités nautiques de la Société Nationale de Sauvetage en Mer (SNSM). En application de l'obligation faite à tout capitaine d'un navire de porter secours à toute personne « en danger » de se perdre en mer, le CROSS est susceptible d'engager l'ensemble des moyens de l'État et des collectivités (sapeurs-pompiers, polices municipales, postes de surveillance de plage, etc.) ainsi que des navires privés dès lorsqu'ils sont adaptés à l'opération à conduire. Il sollicite également des moyens terrestres pour recueillir des informations ou participer aux interventions.

6.1. Moyens terrestres

Les services départementaux d'incendie et de secours sont les premiers contributeurs de moyens terrestres. Il s'agit principalement de patrouilles terrestres envoyées en reconnaissance et de véhicules sanitaires d'assistance aux victimes (VSAV) engagés dans le cadre des opérations d'aide médicale en mer et d'accidents de plongée. Ce type d'opération implique fortement les structures médicales qui interviennent au niveau de la régulation médicale (CCMM Toulouse et SCMM 83) et par l'envoi d'équipes SMUR, projetées auprès de la victime par vecteur aérien, maritime ou terrestre.

Autorité de rattachement	Nombre d'interventions	% du nombre d'interventions
Services départementaux d'incendie et de secours	691 (707)	39 %
CCMM (consultations/régulation médicales)	137 (145)	7,7 %
SAMU de coordination médicale maritime (consultations/régulation médicales y compris plongée)	322 (371)	18,1 %
SAMU départements littoraux (équipes SMUR + véhicule +hélico)	158 (169)	9 %
Marine Nationale	35 (79)	2 %
Gendarmerie nationale et maritime*	122 (65)	6,8 %
Police	83 (68)	4,7 %
SNSM	27 (37)	1,5 %
Administrations étrangères	11 (10)	0,6 %
Municipalités	63 (64)	3,5 %
Autorités portuaires	49 (28)	2,8 %
Privés et proches	33 (34)	1,9 %
Autre organisme médical	31 (20)	1,7 %
Autres	6 (7)	0,3 %
Armateur	4 (0)	0,2 %
Entreprise de dépannage et de remorquage	1 (0)	0,1 %
Armée de l'air	2 (0)	0,1 %
TOTAL	1775 (1804)	

* la Gendarmerie maritime est placée pour emploi sous l'autorité de la Marine nationale. Elle est assimilée à la Gendarmerie départementale dans ces statistiques, les concours terrestres apportés au CROSS étant de la même nature (patrouille terrestre, plongeurs, officier de police judiciaire)

6.2. Moyens nautiques

Nombres d'interventions par moyens nautiques

Autorité de rattachement	Nombre d'interventions	Temps d'interventions
SNSM	1495 (1438)	2750h37
Navires privés (« sur zone »)	600 (645)	1165h00
SDIS	299 (265)	321h37
Entreprises privées de remorquage	53 (93)	137h07
Gendarmerie maritime	48 (58)	66h26
Gendarmerie nationale	59 (54)	74h04
Moyens municipaux	80 (121)	56h26
Douane	47 (69)	63h02
Marine Nationale	34 (26)	48h52
Police -CRS	19 (25)	13h56
Autorités portuaires	30 (58)	18h18
Armateurs/Proche-famille	51 (56)	59h06
Affaires Maritimes	28 (23)	29h14
Administrations étrangère	24 (17)	45h51
Autres	39 (29)	215h46
TOTAL	2906 (2902)	5065 h 21

La SNSM est le 1^{er} partenaire du CROSS pour l'emploi de moyens nautiques. Sur engagement direct du CROSSMED ou sur demande d'assistance formulée par un navire, les canots tout-temps, vedettes, embarcations légères (semi-rigides, VNM), voire les moyens terrestres des cinquante stations permanentes et de leurs antennes estivales ont réalisé 1495 sorties

Il est important de noter que les « navires sur zone » constituent les deuxièmes contributeurs (600 interventions sur 2906. Globalement, la solidarité des gens de mer assure donc plus des 2/3 des interventions.

6.3. Moyens aériens

Répartition en temps d'intervention

Autorité de rattachement	Nombre d'interventions	Temps d'intervention
Sécurité civile	102 (137)	121h01
Gendarmerie	33 (30)	40h14
Armée de l'air	10 (15)	38h46
Marine nationale hélicos	93 (97)	106h32
Marine nationale avions	22 (15)	22h49
Douanes hélicos	12 (10)	5h53
Douanes avions	5 (6)	12h41
Samu hélicos	13 (15)	15h46
Autorités étrangères	2 (3)	3h08
TOTAL	292 (328)	366h53

Les hélicoptères « Dragon » de la sécurité civile, répartis sur la façade continentale (5) et la Corse (2), ont été mis en œuvre à 102 reprises. Ils œuvrent essentiellement dans la bande côtière, de même que les hélicoptères de la gendarmerie nationale (33 interventions).

Les aéronefs de la marine nationale ont assuré 39 % des missions. Les missions « hélicoptères » ont principalement été conduites par l'hélicoptère de service public «GV» de Hyères, pour des opérations de recherche ainsi que d'aide médicale en mer, notamment des évacuations sanitaires et médicales (en coopération avec le SAMU 83) au large.

L'hélicoptère Super Puma de l'armée de l'air, stationné à Solenzara en Corse, est utilisé, principalement au large car il s'agit du seul hélicoptère lourd de la zone. Il décolle systématiquement médicalisé.

7- Conclusion et perspectives SAR

Le seuil des 3000 opérations de secours maritime a été dépassé pour la quatrième fois. L'accidentologie présente des caractéristiques semblables aux années précédentes : une accidentologie très côtière, essentiellement liée à la pratique des loisirs nautiques et à la plaisance (80 % des opérations) avec un pic d'activité notable au cours de la saison estivale. Ces mises à contribution du CROSS ont toutefois débouché sur un nombre d'interventions réelles moins important qu'en 2014, du fait d'un plus grand nombre de fausses alertes ou de personnes finalement tirées d'affaires seules.

La typologie des interventions concernant la navigation de plaisance démontre :

- d'une part **un niveau de connaissances nautiques insuffisant**, que la détention de matériels d'aide à la navigation (GPS, sondeur) ne permet pas de compenser, surtout quand leur fonctionnement n'est pas maîtrisé. Pour preuve, le nombre très important d'échouements qui représentent 61 % des accidents sur navires de plaisance et peuvent s'expliquer par une méconnaissance de la zone, un manque de maîtrise du sondeur ou d'attention visuelle, un défaut de lecture des cartes marines ou encore des défauts de manœuvre.

- d'autre part, **une insuffisance dans la maîtrise technique et mécanique des navires**, source de pannes qui pourraient être aisément évitées.

A noter également les 254 avaries du système de propulsion (panne moteur) ou les 15 pannes d'essence (sur 52 au total) sur des navires à voile dont le mode principal de propulsion n'est, normalement, pas le moteur. L'absence de nécessité de posséder un permis de conduire les navires de plaisance pour louer un voilier peut expliquer ce type de comportement. Ce type d'usagers de la mer, très occasionnels et se livrant à la pratique de la plaisance hors de toute structure est particulièrement difficile à sensibiliser.

En ce qui concerne la plongée sous-marine, on note une diminution des accidents mortels en 2015. Les services de l'État, en particulier dans le département du Var, déploient des efforts continus de prévention en direction des clubs et moniteurs de plongée. Il conviendrait d'étendre ces actions de sensibilisation dans les autres départements de la façade.

Des actions envers les clubs et moniteurs de kite-surf ont également été menées par le CROSS. Les accidents ne sont, malheureusement, pas souvent le fait de la pratique encadrée mais une bonne coopération avec les sécurités des clubs peut contribuer à limiter les fausses alertes.

II. SURVEILLANCE de la NAVIGATION (SURNAV)

1- Les objectifs réglementaires

Le décret n° 2011-2108 du 30 décembre 2011 portant organisation de la surveillance de la navigation maritime a consolidé le rôle des CROSS dans la conduite de cette mission qui, sous l'autorité opérationnelle des préfets maritimes, vise à prévenir les accidents et à protéger l'environnement. Le CROSSMED assure cette mission de surveillance générale de la navigation dans sa zone de responsabilité (SRR) et met en œuvre le dispositif réglementaire arrêté par le préfet maritime de la Méditerranée. Il bénéficie du concours des 19 sémaphores de la Marine nationale, implantés sur l'ensemble de la façade, qui tiennent le CROSS informé des situations locales, relaient ses décisions et assurent l'interface avec les navires.

Il est désigné **service d'assistance maritime** (« MAS ») et à ce titre, dans la cadre des règles édictées par l'Organisation maritime internationale (Résolution OMI A.950 (23) de 2003) et la direction des affaires maritimes, il a notamment pour fonction :

- de recevoir les comptes rendus et notifications imposés aux navires par les conventions internationales (transport de marchandises dangereuses, toute avarie ou incident, etc.);
- de suivre la situation d'un navire lorsqu'un compte rendu révèle un événement à la suite duquel le navire pourrait avoir besoin d'assistance ;
- d'être le point de contact entre le capitaine et l'État côtier concerné lorsque la situation du navire nécessite des échanges d'informations entre ce dernier et l'État côtier.

Il rend compte au préfet maritime et au directeur interrégional de la mer Méditerranée de tout événement susceptible de créer un danger pour la sécurité de la navigation, le littoral ou l'environnement.

Il n'existe pas, dans la zone de responsabilité française en Méditerranée, de dispositif de séparation de trafic (DST) et le CROSSMED n'est pas désigné Service de trafic maritime côtier (VTS). La navigation commerciale dans les Bouches de Bonifacio fait cependant l'objet d'un dispositif particulier (cf. 2.2).

2- Synthèse des opérations SURNAV

2.1. Le volume des opérations SURNAV du CROSS Méditerranée :

	2015	2014
Suivi des navires en avarie ou stoppés pour opérations de maintenance	69	60
Clandestins à bord de navires de commerce	4	4
Dérives contrôlées	524	548
Mouillages de navires de charge*	579	606
Refus de mouillage	11	18

* Les navires soumis au régime d'autorisation de mouillage en application de l'arrêté N° 75/2000 du préfet maritime sont ceux d'une longueur > à 80 mètres ou d'une jauge > 1600 Tjb.

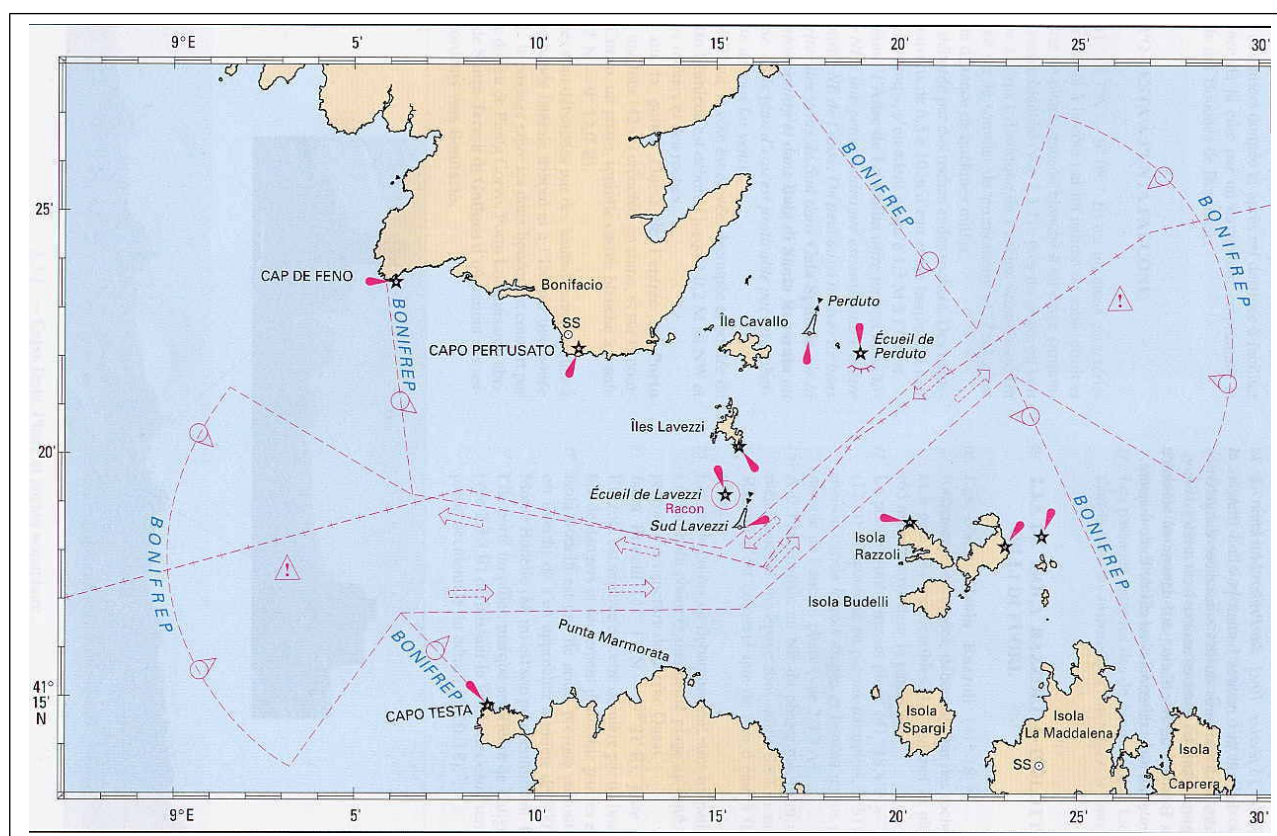
Près de 90% des mouillages de navires de charge sont sollicités dans le cadre des opérations commerciales pour « attente d'entrée dans un port » ou « attente d'ordres ». Le CROSS, avant d'autoriser un mouillage, s'assure des conditions météorologiques et de la situation du navire au regard du « contrôle par l'État du port ».

Le CROSS délivre également des autorisations de « mouillage abri » pour raisons météo (7,6% du total).

Le CROSS a en outre, suivi 501 mouillages de paquebots (dont 49 en Corse) et 1695 mouillages de yachts de grande plaisance (dont 181 en Corse), le long des côtes françaises soit une augmentation de près de 15 % et 12 % par rapport aux chiffres de 2014.

2.2. Dispositif des Bouches de Bonifacio :

Le CROSS Méditerranée a la responsabilité de la mise en œuvre des mesures d'organisation du trafic maritime dans les Bouches de Bonifacio. Pour cette mission, il a autorité sur le sémaphore de la marine nationale de Pertusato qui assure, en alternance avec la station italienne de la Maddalena, la surveillance effective de la navigation (« Bonifacio traffic » et procédure BONIFREP). Le dispositif vise à concilier la nécessaire préservation de l'environnement dans cette zone écologiquement très sensible et le statut de détroit international des Bouches. En effet, en application de la convention des Nations Unies sur le droit de la mer (Convention UNCLOS de Montego Bay) les navires doivent jouir du droit de « transit sans entrave » dans ces détroits. C'est la raison pour laquelle l'interdiction de naviguer dans le détroit se limite aux navires transportant des matières dangereuses battant pavillon d'un des deux états riverains, l'Italie et la France, ou effectuant un transport de telles matières entre ports des deux États, quel que soit leur pavillon.



L'encadrement de la navigation des autres navires s'articule autour de trois types de mesures prises dans le cadre de l'OMI et déclinées par arrêtés du préfet maritime de la Méditerranée:

- **une route recommandée à double sens de circulation.** Tout navire de longueur hors tout supérieure à 20 mètres transitant dans les Bouches de Bonifacio doit naviguer autant que possible, à l'intérieur de la route à double sens de circulation. Il doit se tenir aussi près que possible de la limite extérieure droite de cette route, lorsque cela peut se faire sans danger.

- **deux zones de prudence** de secteurs circulaires d'un rayon de 5 milles nautiques, placées aux extrémités de la route à double sens. Tout navire, quelle que soit sa taille ou sa catégorie, empruntant la route à double sens de circulation, se tiendra autant que possible dans les zones de prudence à l'entrée et à la sortie.
- **une obligation de compte rendu (CRO)** pour tous les navires (sauf exception pour les yachts) dont le tonnage est supérieur ou égal à 300 UMS. Le CRO doit être transmis au plus tard à l'entrée dans les zones de prudence ou au moment du franchissement des lignes « BONIFREP ».

De plus, les navires doivent assurer une veille permanente sur VHF 10 et 16, répondre aux appels des stations côtières, naviguer avec une attention particulière et communiquer immédiatement à « Bonifacio Traffic », tout défaut, avarie, altération des capacités de navigation, risque de pollution ou pollution effective, risque de perte de cargaison ou perte de cargaison effective.

Ce dispositif constitue les mesures d'accompagnement de la **Zone Maritime Particulièrement Vulnérable des Bouches de Bonifacio**, instaurée par l'OMI, sur proposition de la France et de l'Italie, auxquelles s'ajoutera la « forte recommandation de pilotage » pour les navires transitant dans la zone.

Bouches de Bonifacio	2015	2014
Trafic Est - Ouest	2982	2978
Trafic Traversier	79	61
Total	3061	3039

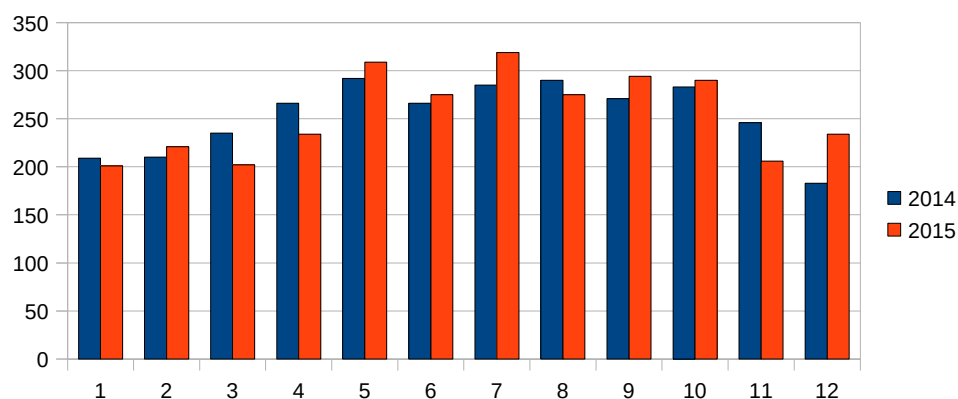
Le trafic maritime commercial est stable dans les Bouches en 2015 avec 3061 navires (+0,72 %).

On observe en revanche, une baisse de 3,3 % du tonnage total de marchandises ayant transité (9 727 071 T en 2015 contre 10 060 436 T en 2014).

Pour un même trafic, l'accroissement du nombre de navires transportant des matières dangereuses est significatif :+28,75% (991 navires en 2015 contre 706 en 2014). Cette hausse est notamment due à l'augmentation de transit de porte-conteneurs et de pétroliers étrangers sur la liaison "Toulon-Turquie".

Globalement, le volume des marchandises dangereuses transportées en vrac ne représente que 2,05 % du total des marchandises passant par les Bouches de Bonifacio.

Répartition mensuelle du trafic maritime dans les bouches de Bonifacio pour les années 2014-2015



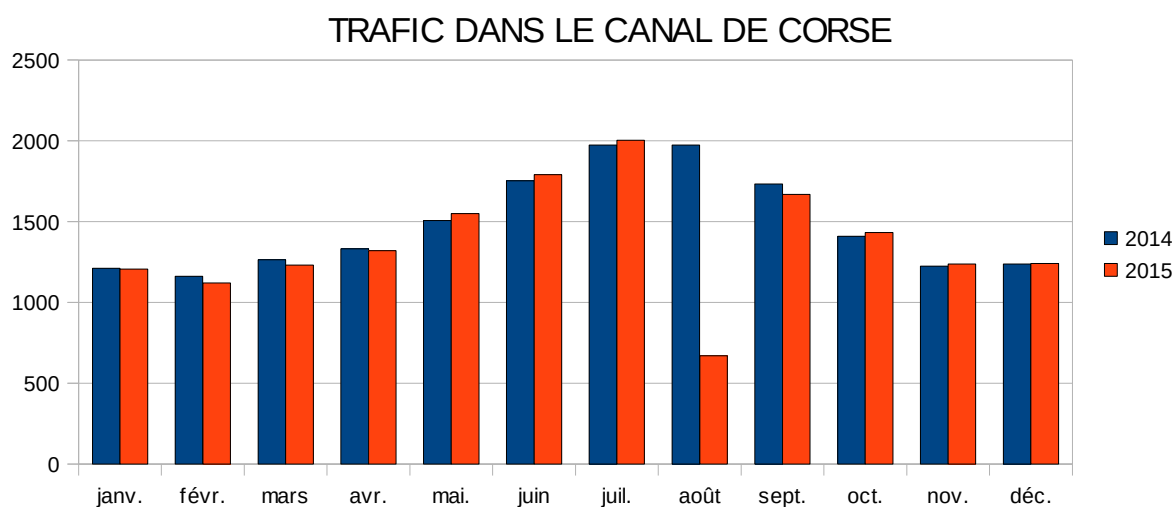
La hausse progressive de mai à octobre, est liée à l'activité plus importante des navires à passagers dans la zone (liaisons continent - Porto-Vecchio et Italie - Porto Torrès notamment). En outre, on comptabilise 1462 navires à passagers (comprenant les paquebots, yachts, Roro passagers, Car-ferry), soit près de 1 440 678 passagers ayant transité dans les Bouches de Bonifacio cette année.

Un certain nombre de cas dit « anormaux » (à ne pas confondre avec des situations dangereuses) sont recensés par les stations de surveillance :

Cas anormaux Bouches de Bonifacio.	2015	2014	Observations
Navires ayant émis le compte rendu après avoir pénétré dans le dispositif	22	55	Situation de moindre risque, les navires incriminés se signalant pour la plupart quelques minutes après être entrés dans le dispositif.
Navires identifiés qui suivent une route non recommandée	6	9	Chiffre élevé car certains navires « coupent » la route recommandée en sortie de détroit (sans risque majeur pour la navigation).
Navire ayant des avaries ou défauts	5	9	
Navires transportant des matières dangereuses, de pavillon autre que français ou italien	33	23	
Navires français ou italien transportant des matières dangereuses	0	0	

2.3. Trafic dans le canal de Corse

Le nombre de navires de commerce ayant transité dans le canal de Corse s'élève à 17 439 en 2015 contre 17 779 en 2014, soit une baisse de 2 %. Malgré cette relative diminution du trafic, la quantité de matières dangereuses transportées a augmenté avec 26 823 105 tonnes en 2015 contre 25 260 867 tonnes en 2014.



3- Faits marquants

OP SURNAV 0201 du 08/03/15 – Le sémaphore de Pertusato reporte une avarie moteur sur le cargo «EVIACEMENT IV » en transit dans les bouches de Bonifacio. Après une prise de contact avec celui-ci, le cargo confirme le problème, nécessitant de mouiller en Sardaigne afin de réparer. Après réparations, il reprendra sa route vers le port de Civita Vecchia.

OP SURNAV 0605 du 19/06/15 - Le sémaphore de Pertusato reporte que le cargo « LAGUEPE » en transit entre le port de Tarente et le port de Fos, en entrée dans le VTS des Bouches de Bonifacio ne réponds ni aux appels VHF ni ASN. Ce navire effectue une route non conforme en direction du golfe de Sant'Amanza. Le CROSS LA GARDE réitère les appels VHF/ASN et Inmarsat sans obtenir de réponses. L'agent contacté, fournit le numéro de téléphone du Capitaine du navire qui ne répond pas pour autant. Après 35 min d'appels multiples, première réponse du navire par VHF qui effectue dans la continuité, une giration. Un signalement d'infraction « Cas anormal n°3 » sera alors transmis, il semble que durant 35 min aucune veille en passerelle n'est été effectuée.

OP SURNAV 0148 - CROSS MED en CORSE du 14/07/15 – Le sémaphore de Pertusato reporte que le cargo Togolais « RUBIN S » ne répond pas aux appels VHF/ASN et emprunte une route non recommandée, erratique et à contre sens dans le dispositif de Bonifacio, avec un risque important d'échouement sur les îles de la Maddalena ou sur les îles Lavezzi. Le CROSS La Garde réussira à rétablir le contact radio et le sémaphore de Pertusato devra guider pas à pas le navire dans le dispositif. Ce navire n'était muni d'aucune carte du secteur et n'avait pas connaissance des règles de navigation particulières de ce dispositif. Le COM et la division AEM furent informés et une demande de contrôle à son port de destination (Barcelone) fut demandée. Un signalement d'infraction « Cas anormal n°3 » sera alors transmis.

OP SURNAV 0903 du 20/08/15 – Le Sémaphore du Bec de l'Aigle informe que le porte conteneur « SKYLINE » a une avarie sur son moteur principal et qu'il se trouve non maître de sa manœuvre dans le 220° du Cap Sicié pour 16 Nm. Une lourde investigation sera nécessaire afin de localiser la panne. COM et OPEM seront avisés de l'évolution de la situation.L'avarie nécessitera la mise à bord de techniciens 5 heures après le début de celle-ci. Le navire reprendra sa route sur Fos en soirée après 15 heures de réparations sur son moteur principal.

OP SURNAV 0967 du 03/09/15 – La capitainerie de Port la Nouvelle reporte une avarie électrique sur le cargo « AHMET CAN » en sortie du port, dans le chenal d'accès nécessitant une prise de remorque afin qu'il soit mis au mouillage. L'avarie des deux générateurs nécessitera l'intervention de techniciens extérieurs et l'apport de pièces de remplacement,le navire restera au mouillage 9 jours avant d'être mis à quai pour cause météo et poursuivre ses réparations. Le cargo repartira le 20 septembre à destination de Cagliari.

OP SURNAV 1316 du 15/11/15 – Réception d'un message « SURNAV REPORT »du pétrolier « BRITISH ESTEEM » indiquant la présence de 2 clandestins à son bord . Le navire se trouvait en zone de responsabilité Espagnole et se dirigeait sur le port de Sète. Les autorités compétentes PAF, COM, GEROM, Capitainerie de Sète ont été avisées. Le pétrolier ira au mouillage à Sète et les clandestins seront pris en charge par une vedette de gendarmerie maritime.

4- Conclusion du bilan SURNAV

L'activité de l'année 2015 ne révèle pas de faits significatifs ni d'enseignement concernant la mission de surveillance du trafic maritime, en dehors d'une nette augmentation des mouillages de grande plaisance et de navires à passager sur nos côtes. Ces mouillages sont étroitement surveillés dans un contexte de développement des aires marines protégées.

Toutefois, l'importance du rôle de la chaîne sémaphorique dans la prise en compte et la détection de situations anormales pouvant engendrer des catastrophes majeures en mer tant sur le plan environnemental que sur le plan humain. Le CROSSMED bénéficie du précieux concours des 19 sémaphores de la Marine Nationale implantés sur l'ensemble de la façade et qui assurent en permanence, la surveillance visuelle et radar de leur zone, ainsi que les contacts radio avec les navires. Cette surveillance radar, conjuguée aux pistes AIS (Automatic Identification System) des navires, alimente la situation des approches maritimes du système SPATIONAV.

L'attention demeure forte sur les Bouches de Bonifacio et désormais sur le projet de DST (dispositif de séparation de trafic) dans le canal de Corse, qui impliquent d'accroître nos partenariats avec les Sémaphores et de préciser encore mieux les directives et échanges avec ces derniers.

III. SURVEILLANCE des POLLUTIONS (SURPOL)

Le CROSS Méditerranée est chargé de coordonner, sous l'autorité du préfet maritime de la Méditerranée, les interventions visant à faciliter la constatation et le recueil d'informations en vue de la répression des infractions relatives aux rejets d'hydrocarbures ou de substances nocives en mer. A cette fin, il centralise toutes les informations relatives aux pollutions provoquées par les navires. Il est destinataire ou émet (sur le fondement des témoignages reçus) les messages de report de pollution POLREP. Ces derniers sont transmis à la préfecture maritime et au Procureur de la République près le tribunal de grande instance de Marseille, qui peut ordonner le déroutement des navires surpris en flagrant délit de pollution.

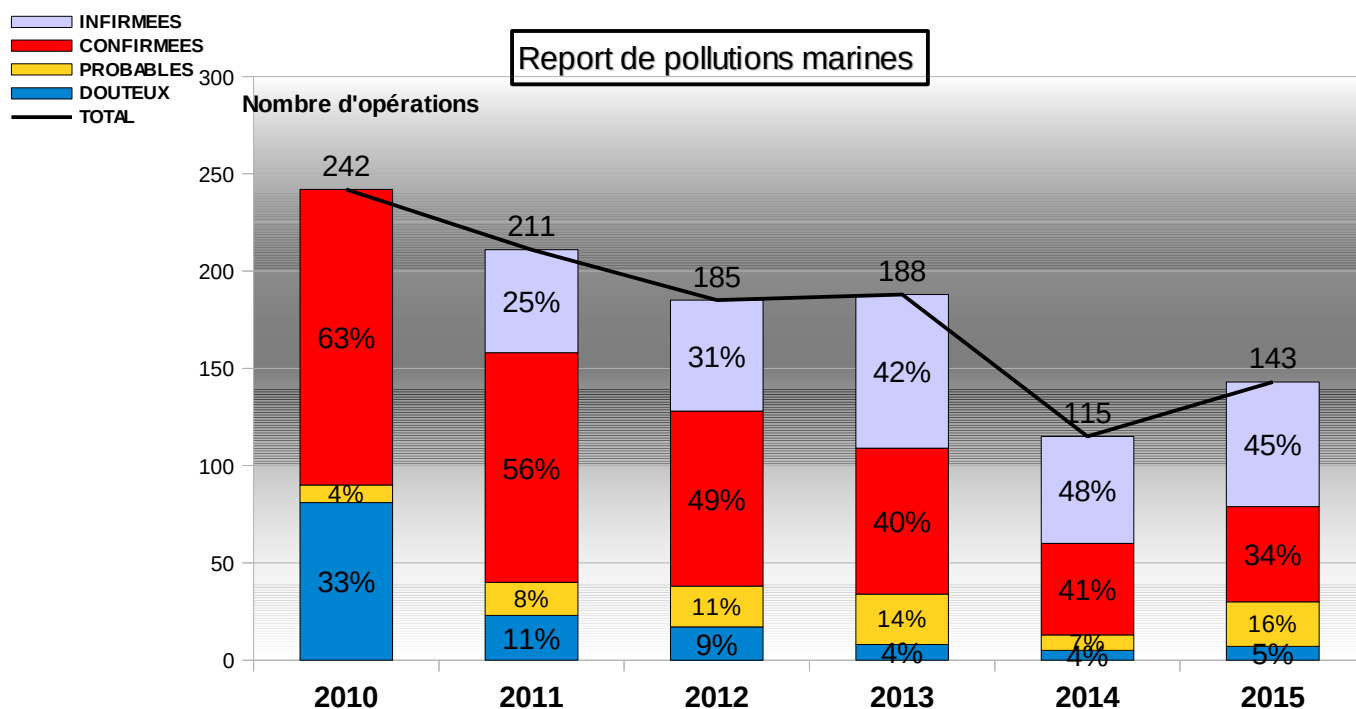
1- Synthèse de l'année

Les signalements de pollutions transmis au CROSSMED (centres de La Garde et d'Aspretto) atteignent pour l'année 2015, le nombre de 143, soit une hausse notable par rapport à 2014 (115).

En revanche, ne s'agissant ici que de report, il faut discriminer les différents témoignages pour pouvoir comparer réellement 2014 et 2015. En effet, les signalements émanant de détections satellite ou de personnes non expérimentées (témoins privés, pilotes d'aéronefs privés, etc.), font dès que possible, l'objet d'investigations complémentaires diligentées par le CROSS afin de déterminer la réalité d'une pollution. On distingue ainsi 4 catégories de pollutions :

- **confirmée** : constat de pollution effectué un agent habilité (*) ;
- **infirmée** : constat de pollution effectué par un tiers (y compris satellite), infirmé par le constat d'un agent habilité ;
- **probable** : constat de pollution effectué par un tiers (y compris satellite), dont l'analyse du témoignage porte à croire en la présence d'une pollution ;
- **douteuse** : constat de pollution effectué par un tiers (y compris satellite), dont l'analyse du témoignage ne permet pas de confirmer la réalité d'une pollution.

La répartition entre chacune des 4 catégories s'établit comme suit :

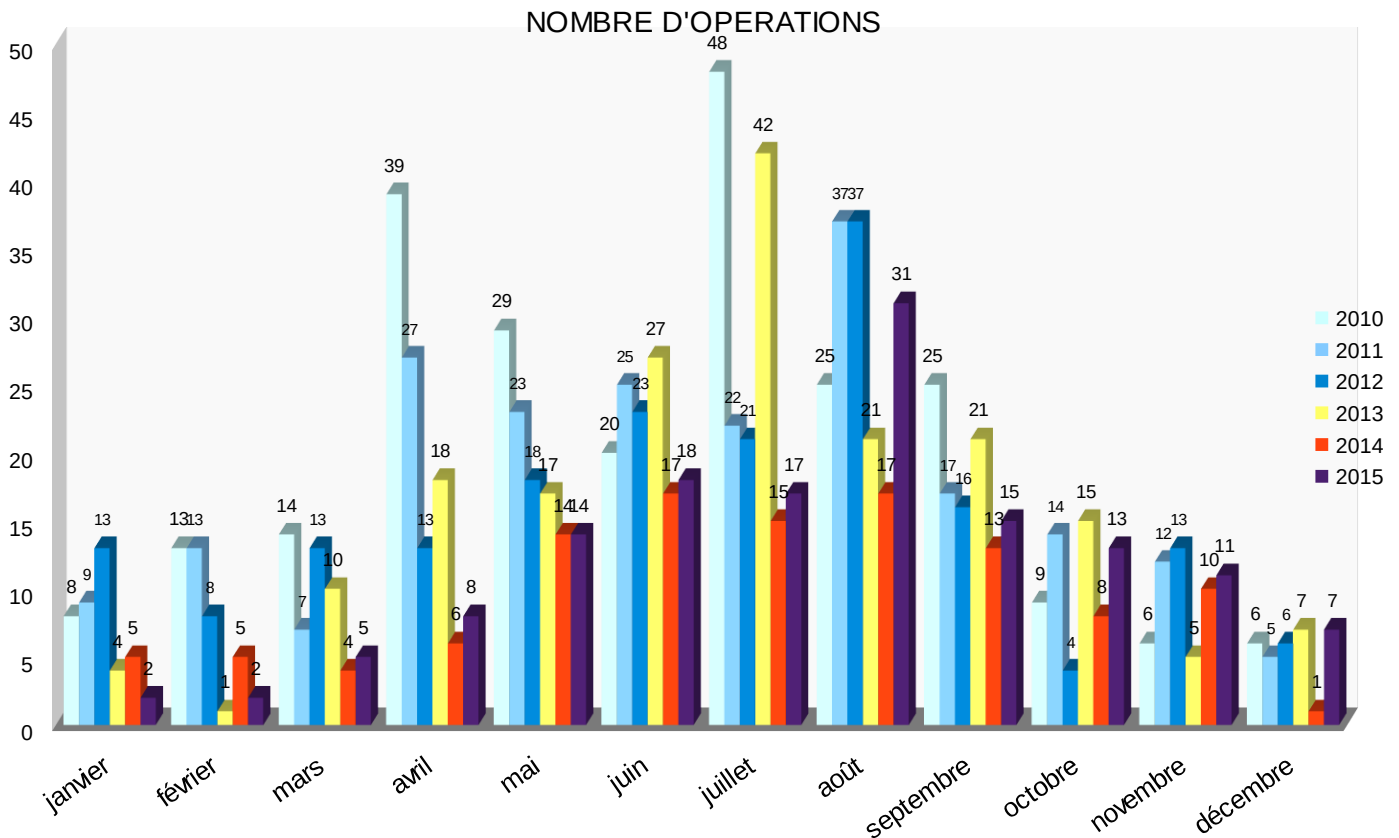


(*) Voir code de l'environnement Article L218-26 relatif au personnel habilité à constater une pollution

La saison estivale est celle pendant laquelle le nombre de signalements est le plus important de l'année. On attribue ce phénomène au pic d'activité nautique, notamment en zone littorale, lié à la fréquentation touristique (navires de plaisance), conjuguée au nombre accru de témoins. Il convient ici de comparer les chiffres concrets afin d'obtenir des éléments de comparaison cohérents :

En 2014, le nombre de pollutions confirmées était de : 47 et 8 probables (mais n'ayant pu être constatées faute de moyen habilité disponible) contre en 2015, un nombre de pollutions confirmées de : 49 et 23 probables.

- Ventilation mensuelle des reports de pollutions -

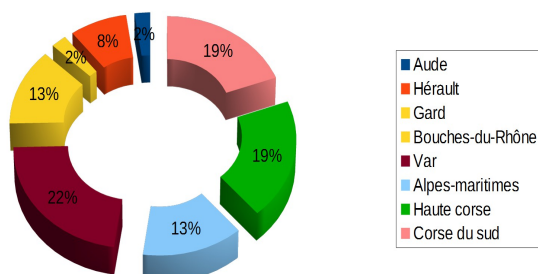


Globalement, le report de pollutions est d'années en années similaire, avec dès le printemps un pic de reports lié à l'augmentation de la fréquentation du plan d'eau. En regard de 2014, l'augmentation significative du nombre de reports de pollutions au mois d'août 2015 est cohérent avec les conditions météo plus clémentes rencontrées cette année à cette période.

2- Répartition géographique des pollutions

2.1. Localisation des pollutions

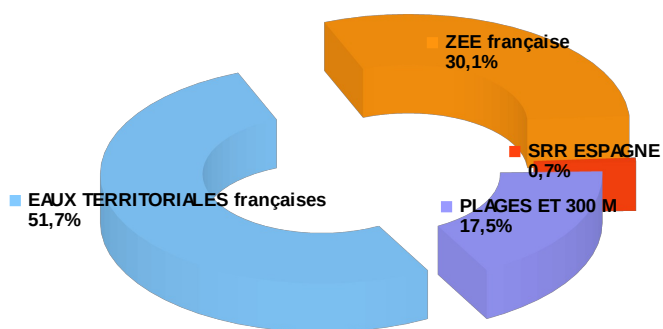
Pour le littoral continental, les pollutions se concentrent sur la Provence et la Côte d'Azur où la fréquentation touristique est la plus forte. Pour la Corse, elles sont réparties de façon homogène mais sur la côte Est principalement. À noter que peu de signalements sont reportés ou détectés au large.



2.2 Répartition des pollutions par zones

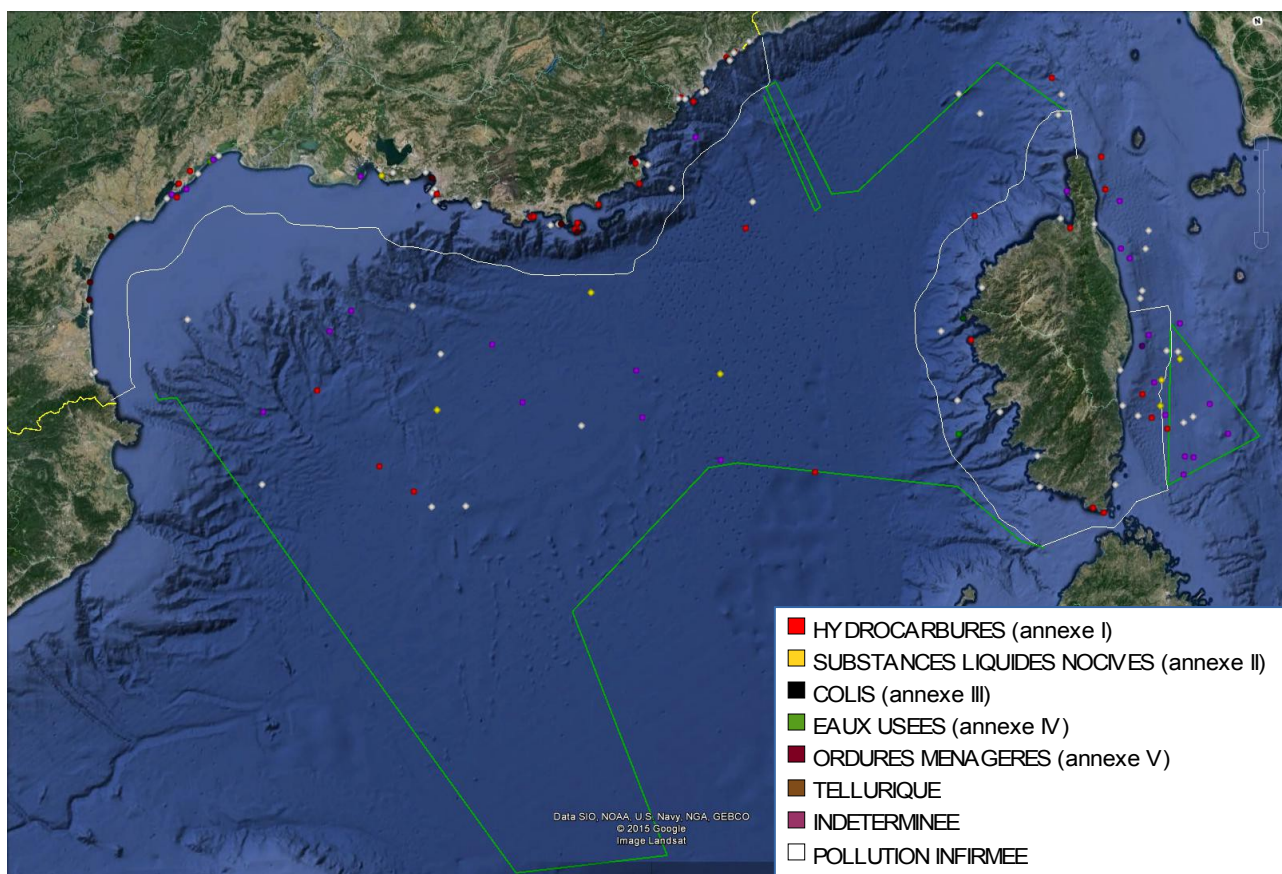
Sur les 143 signalements exploités en 2015, près des 69 % se situent en zone côtière: 17,5% entre la plage et la bande des 300 mètres et 51,7% dans les eaux territoriales. Le nombre important de reports en zone littorale est lié à la forte démographie de la zone en période estivale.

NOMBRE D'OPERATIONS ET POURCENTAGE PAR ZONE 2015

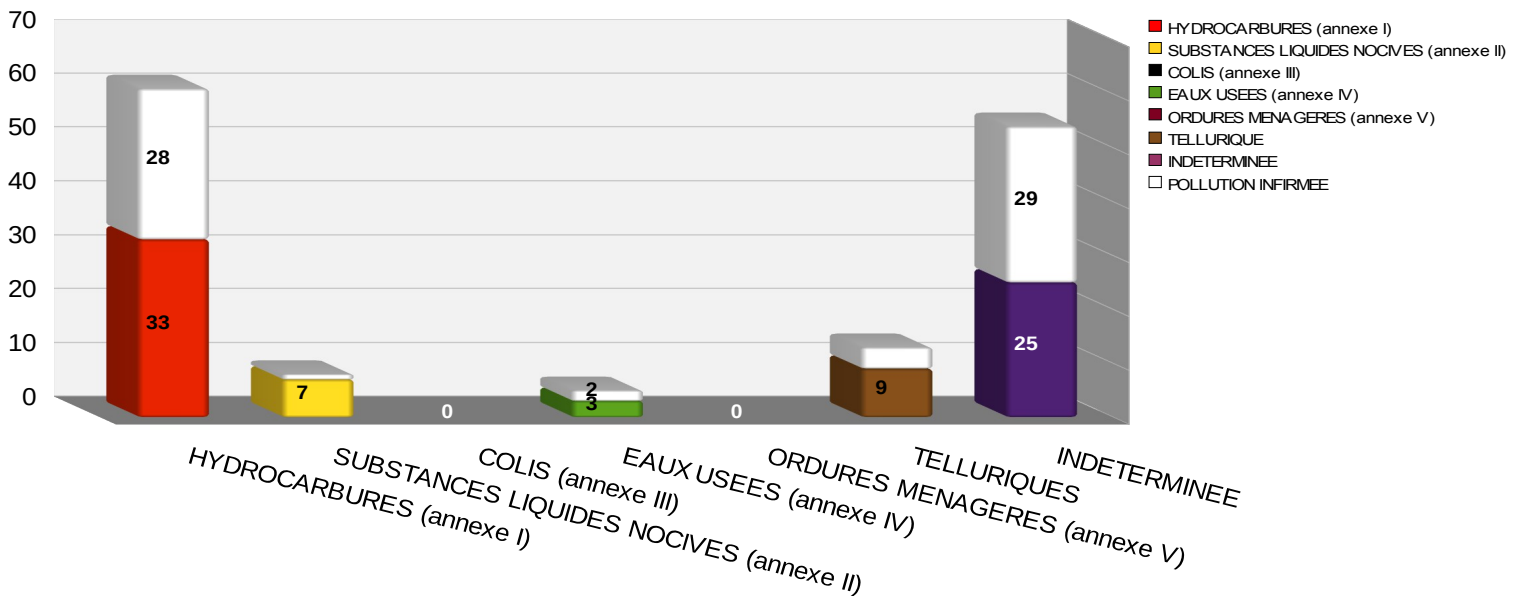


La ZEE (qui exclue les eaux territoriales) concentre environ 30% des reports de pollutions. Dans cette zone, la plupart des signalements sont effectués par le système satellitaire européen CleanSeaNet et par les aéronefs de la Marine Nationale ou des Douanes durant leurs patrouilles.

- Cartographie des signalements de pollutions -



2.3. Nature des pollutions

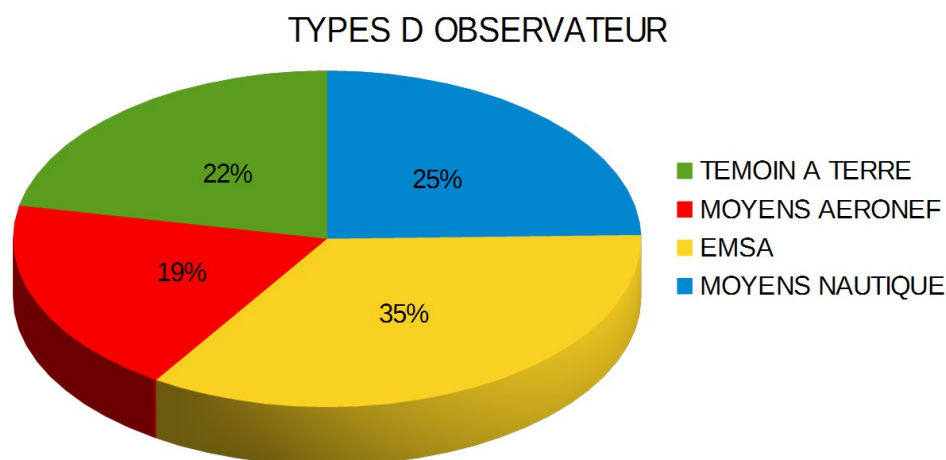


La catégorie « indéterminée » regroupe toutes les pollutions détectées lors de passages satellites et n'ayant pu être investiguées, ou par des témoins ou moyens de l'État n'étant pas en mesure d'identifier la nature du polluant.

Le nombre d'opérations coordonnées par le CROSSMED est majoritairement lié aux **pollutions par hydrocarbures, qui représentent 43% de la part totale**. Infirmée ou non, il s'agit le plus souvent d'irisations se dispersant naturellement (évaporation ou brassage de la mer) ou par un simple brassage mécanique réalisé par un moyen nautique dépêché sur zone.

3- Origine des signalements

3.1. Répartition des reports de pollution



A noter une forte augmentation de détection satellite EMSA (35% contre 15 % en 2014). Le CROSSMED est le point de contact opérationnel français pour la Méditerranée de ce système de détection par satellite des pollutions, mis en œuvre par l'agence européenne de sécurité maritime (EMSA).

Les observations par moyens nautiques sont fréquents mais ne permettent pas de quantifier l'ampleur de l'étendue de la pollution. La plupart du temps, ce sont des plaisanciers en mer ou des vedettes de la SNSM qui les reportent, qui ne sont donc pas habilités, à l'instar des agents de l'état.

Les aéronefs des moyens habilités (Douanes, Marine Nationale) ont reporté 9 des 143 pollutions en témoignage initial. Ces équipages sont formés à l'observation aérienne des pollutions et disposent à bord d'équipements spéciaux de télédétection (en particulier les avions POLMAR des Douanes). Les avions de ligne constituent une autre source de signalement aérien malgré le fait qu'ils ne soient pas formés à constater et quantifier une pollution.

3.2. Observations satellitaires par le système CleanSeaNet

Sur la base des prévisions mensuelles des passages satellitaires de l'EMSA, la Préfecture Maritime de la Méditerranée, responsable de la coordination, de la répression des rejets illicites, établit la programmation des créneaux d'acquisition. Celle-ci permet à la Douane et à la Marine Nationale de planifier des missions aériennes, voire des opérations combinant moyens nautiques et aéronefs. L'objectif est de pouvoir compléter une éventuelle détection satellitaire par le constat d'un agent habilité et d'engager des poursuites judiciaires en cas de flagrant délit de rejet illicite.

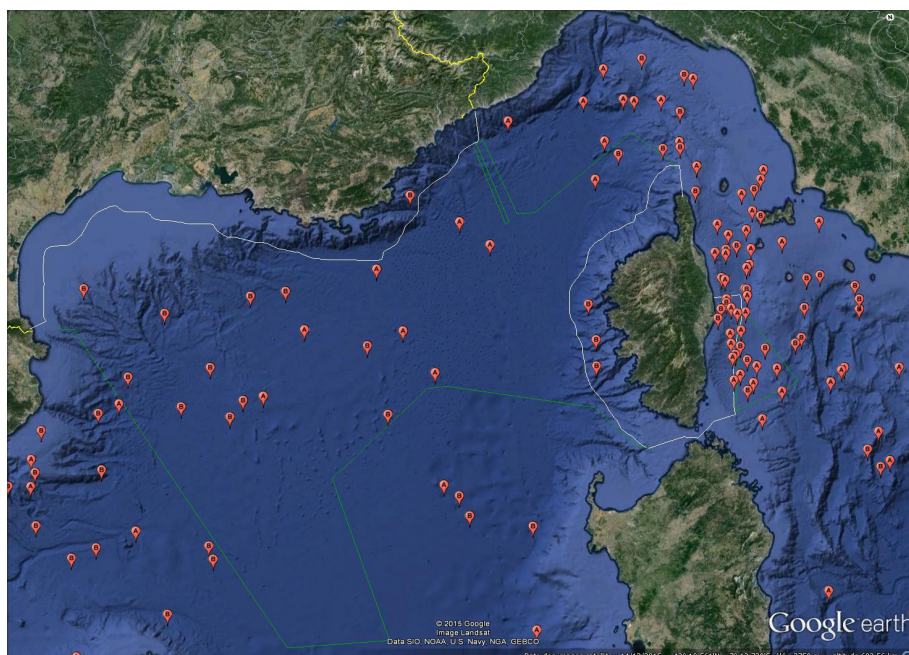
En 2015, le volume de passages est légèrement inférieur à 2014 (174 passages contre 187). Depuis le dernier trimestre 2015, un second satellite est mis en place afin de pouvoir assurer un volume de passages conséquents. Nous remarquons également que le nombre de passages satellite annulés est moins élevé que les années précédentes. Les résultats des détections sont transmis au CROSS Méditerranée par les services de l'EMSA, environ 30 minutes après le passage du satellite.

Le bilan des 174 passages programmés est le suivant :

- 14 passages annulés ou liés à une anomalie du satellite ;
- 68 passages sans aucune détection ;
- **38 passages reportant 62 détections en ZEE Française ;**
- 72 passages avec uniquement des détections en SRR étrangères : dans ce cas, le CROSSMED sert uniquement de relais d'information vers ses homologues au cas où ceux-ci ne l'aient pas déjà reçue.

A noter que lors d'un passage satellite, il peut y avoir plusieurs détections simultanées dans notre ZEE et celles des pays limitrophes.

A chaque détection est attribué un niveau de fiabilité (A : forte probabilité, B : probabilité moindre).



Près de 85 % des détections en zone française donnent lieu à l'engagement d'un moyen, le plus souvent aérien, afin de vérifier la présence d'une pollution. Les critères pris en compte pour décider d'engager un moyen, sous réserve de disponibilité opérationnelle, sont principalement la zone de la détection (proximité de la côte) et la taille de la nappe observée. Ainsi sur les 32 détections « A » et les 30 détections « B », il y eu 17 opérations Surpol qui ont mené à en confirmer 12.

Les investigations peuvent avoir lieu plusieurs heures après la prise du cliché, pouvant expliquer la difficulté à relocaliser une pollution à cause de sa dérive ou de sa dilution.

La carte montre un lien entre la localisation des détections satellites et certaines routes commerciales, notamment le canal de Corse-Gênes, aussi l'axe Gênes-Barcelone voir Fos-Barcelone.

Le système CleanSeaNet permet d'associer une nappe de pollution supposée à la trajectoire AIS d'un navire (via le système européen SafeSeaNet). En 2015, aucun flagrant délit de rejet illicite n'a pu être constaté à partir d'une telle corrélation d'informations.

4- Faits marquants SURPOL en 2015

POL 0050 du 07/08/15 :

Les CRS du poste de plage des Marinières signalent une pollution située dans la rade de Villefranche-sur-Mer (Alpes Maritimes).

Il s'agit d'une nappe d'hydrocarbures de 250m de long sur 60m de large, rejetée par le navire « Eightrivers », déjà connu des Affaires Maritimes pour engagement dangereux dans la zone des 300m.

Les CRS du poste de plage tentent un brassage mécanique, mais cela s'avère inefficace.

Un procès verbal pour flagrant délit de pollution est rédigé par les CRS du poste de plage et transmit aux Affaires Maritimes à l'encontre du propriétaire du navire.

La nappe d'hydrocarbure commencera à se dissiper naturellement 1 heure plus tard.

POL 0055 du 18/08/15 :

Un aéronef des Douanes reporte un flagrant délit de rejet à la mer de Substances Liquides Nocives (Annexe II de la convention Marpol) du chimiquier « BOMAR PLUTO » pavillon maltais. Il s'agit d'une pollution longue de 60km par 500m de large. Le capitaine du navire ne reconnaît pas l'infraction et ne cesse pas le rejet à la mer. Ce flagrant délit n'a fait l'objet d'aucune poursuite. Un signalement Port State Control (PSC) a été réalisé, suivi d'une inspection au port de destination (GENES). Aucune déficience n'a été constatée.



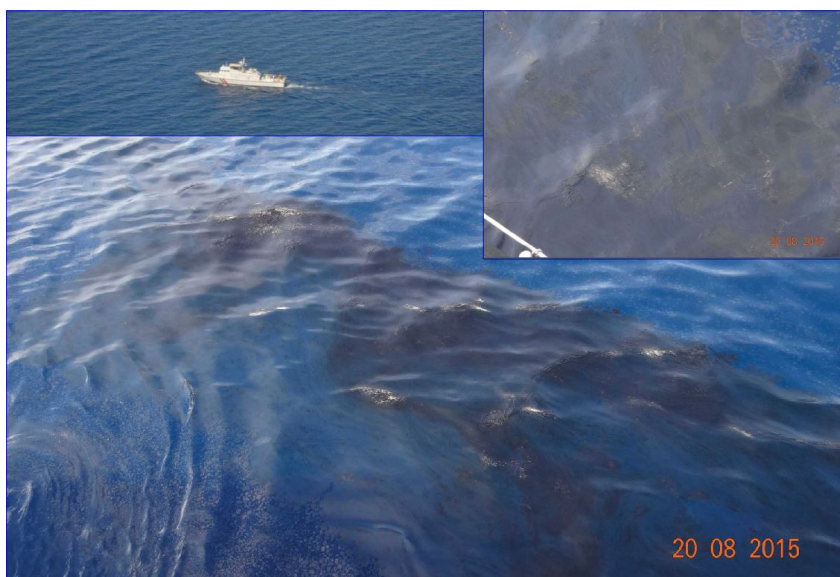
POL 0078 du 01/11/15 et **POL 080** du 09/11/15 :

Découverte de boulettes de couleur ocre avec forte odeur d'hydrocarbure sur les plages nord de Porquerolles (83) par les services du parc National et les plages de Frontignan (34) par les services municipaux. Après analyse il s'agit de cires paraffiniques utilisées fréquemment lors des nettoyages de cuves. Elles n'ont pour chacune d'elle aucune origine déterminée mais mettent l'accent sur les agissements probables des navires proches des côtes en termes de déversement et autre nettoyage de cuve. Elles ont fait l'objet d'un nettoyage par les services municipaux respectifs.

**POL 0029** zone **CORSE** du 20/08/15 :

Suite à une détection satellite (système CleanSeaNet de l'EMSA), le Falcon 50 de la Marine Nationale "XENON ALPHA" confirme la présence de 2 nappes orphelines d'hydrocarbures ayant une superficie totale de 556000m² au Sud Est Corse.

Le patrouilleur de la gendarmerie maritime "Jonquille" et le remorqueur d'intervention d'assistance et de sauvetage "Abeille Flandre" présents en zone Corse effectuent un traitement par brassage mécanique. Des résidus de boulettes de fioul restant présents, le bâtiment de soutien d'assistance et de dépollution JASON appareille de Toulon avec moyen de lutte antipollution pour traitement de la pollution. Aucun navire ni mobile ne sera rattachable à cette pollution.



5- Conclusion du bilan SURPOL

Le nombre de reports de pollutions en hausse est, comme par le passé, en lien avec l'augmentation de l'activité générale des transports et activités maritimes. En revanche, les chiffres montrent que le nombre de pollutions confirmées reste stable bien que potentiellement 2015 ait été une année ayant connu une augmentation du nombre de rejets polluants enregistrés mais qui, faute de moyens de constatation complémentaires, n'ont pu être confirmés ; une détection satellite ne constitue pas à elle seule la preuve de la présence d'une pollution, et celles faites dans la nuit, sont difficiles à affirmer.

IV. RENSEIGNEMENTS de SÉCURITÉ MARITIME (RSM)

1- La mission RSM du CROSSMED

La mission *Renseignement de sécurité maritime* (RSM) du CROSS Méditerranée s'articule autour des composantes suivantes :

- les avertissements de navigation, diffusés dans le cadre du service mondial d'avertissement de navigation (SMAN) ;
- les avertissements concernant la météorologie ;
- les prévisions météorologiques.

Les principaux fournisseurs de ces informations sont :

- Météo France : coordonnateur national pour la diffusion de l'information météorologique marine et responsable de l'élaboration et de la production des informations météorologiques. Le CROSS assure la diffusion à heures fixes (bulletins côtiers et larges) ou toutes les heures (bulletins météorologiques spéciaux) des bulletins élaborés par les prévisionnistes de Météo France.
- Le Commandement en Chef de la Méditerranée (CECMED), dans ses fonctions de coordonnateur national délégué pour les avertissements urgents de navigation.

Les moyens de communication utilisés par le CROSSMED pour la diffusion de l'information nautique sont :

- le réseau VHF (radiotéléphonie) pour une diffusion dans la bande côtière jusqu'à au moins 20 nautiques des côtes (avec une portée réelle bien plus importante compte tenu de l'altitude de certaines stations d'émission) ;
- les stations MF/HF (radiotéléphonie) pour une diffusion jusqu'à 300 nautiques des côtes ;
- la station NAVTEX pour une diffusion jusqu'à 300 nautiques des côtes.

2- Diffusion des bulletins météorologiques

2.1. Bulletins météorologiques côtiers (en phonie)

Pour assurer cette mission, le CROSSMED dispose de 11 émetteurs (6 émetteurs sur la façade continentale et 6 en Corse). Pour l'année 2015, ont été assurées (Corse et continent) :

- 10713 vacations de bulletins côtiers
- 27052 diffusions de bulletins météorologiques spéciaux (BMS) : un BMS est émis dès que le vent atteint force 7 Beaufort en rafales. Il est alors diffusé toutes les heures par le CROSS.

Depuis juin 2014, les bulletins côtiers des zones Provence, Azur et Languedoc-Roussillon sont diffusés de manière cyclique depuis les émetteurs du Coudon, du Pic de l'Ours et de Néoulos à raison d'une diffusion toutes les 15 minutes. L'extension de la diffusion en cycle est prévue courant 2016 pour les émetteurs corses.

2.2. Bulletins météorologiques pour le large (en phonie)

Depuis 1999, le CROSSMED assure la diffusion des bulletins météorologiques pour le large, trois fois par jour, sur les fréquences 1696 Khz et 2677 Khz, à partir de ses deux émetteurs MHF situés sur l'île de Porquerolles.

Le nombre de vacations assurées en 2015 est de 2176 bulletins réguliers et 1628 BMS.

2.3. Diffusion NAVTEX

Le système NAVTEX permet une diffusion au large d'informations sous forme écrite, à destination des navires équipés de récepteurs ad hoc. Cette diffusion s'effectue sur les fréquences 518 Khz pour le NAVTEX international et 490 Khz pour la diffusion en langue nationale.

En 2015, **4332 bulletins réguliers** nationaux et internationaux et **585 bulletins exceptionnels** ont ainsi été diffusés par le CROSS Méditerranée.

3- Diffusion des AVis URgents aux NAVigateurs (AVURNAV)

Le CROSS participe à la diffusion des AVURNAV via le système NAVTEX, les sémaphores de la Marine nationale étant chargés des diffusions en phonie sur la bande VHF marine. Ces AVURNAV sont émis par le bureau « information nautique » de CECMED et ont pour objectif de délivrer aux marins des informations liées à la sécurité de la navigation (avaries d'équipements de signalisation, obstacles à la navigation, exercices de tirs).

4- Diffusion REal time Plotting of CETaceans (REPCET)

Le CROSS Méditerranée est partenaire du système expérimental REPCET de report et de visualisation des cétacés, développé par l'association « Souffleur d'écumes » en lien avec le sanctuaire PELAGOS. Cet outil est destiné à éviter les collisions entre les mammifères marins et les navires, souvent mortelles pour les premiers et dangereuses pour les seconds. Les positions de cétacés sont saisies par les navires participant à l'expérimentation (appartenant respectivement à la Marine Nationale, Compagnie Méridionale de Navigation, France Télécom Marine, Costa Croisière et la SNCM) ou par le CROSSMED, sur le fondement de témoignages de navires ou aéronefs. Après un envoi par liaison satellitaire et traitement, chaque utilisateur peut alors visualiser toutes les informations et, pour chaque animal, se dessine sur la carte un cercle d'incertitude (dont le rayon grandit avec le temps), destiné à informer les marins de la présence potentielle d'un animal sur leur trajectoire.

Le CROSSMED centralise les observations de grands cétacés qui lui sont rapportées. Il vérifie et consolide ces informations selon le protocole établi avec «EcoOcéan». Après validation, les données sont diffusées via REPCET et portées ainsi à la connaissance des navires équipés, tant à des fins de sécurité maritime que de protection des cétacés.

En 2015, 610 reports d'informations sur REPCET proviennent du CROSSMED. Les cétacés y représentent 44 % des observations du CROSS, les autres étant des objets dérivants (en majorité des troncs d'arbres).

5- Conclusion du bilan RSM

D'un point de vue quantitatif, les diffusions de bulletins météorologiques spéciaux (BMS) représentent 254 jours d'émissions, soit 2 jours sur 3 pour une des régions côtières. Pour le large ces diffusions représentent 174 jours sous BMS.

D'un point de vue technique, la quasi-généralisation de la liaison IP avec les émetteurs, conjugué à une politique de maintenance efficace et une forte réactivité des agents du service technique (en Corse et sur le continent), a permis d'assurer la disponibilité quasi-permanente de l'ensemble des stations radio-émettrices. In fine, la généralisation de la diffusion météo cyclique sur le continent est bien accueillie (à la lecture des enquêtes de satisfaction clients). Elle est de plus associée pour palier aux zones d'ombres, à des diffusions sur certains points « bas » (Agde, Planier, Camarat). Elle a permis d'améliorer la mise à disposition du bulletin météo et surtout des BMS tout au long de l'année.

V. ACTIONS DE PREVENTION ET RELATIONS PUBLIQUES

Peu connues, les actions de « représentation » et de relations publiques du CROSS sont pourtant essentielles et dépassent la simple démarche de rayonnement au profit du ministère de tutelle. En effet, il s'agit surtout pour le centre d'œuvrer à la consolidation de ses partenariats opérationnels ainsi qu'au développement d'une véritable politique de prévention des accidents sur le domaine maritime.

- Avec les **partenaires opérationnels**, il s'agit de fluidifier les relations et de résoudre ou prévenir les difficultés inhérentes au travail dans un cadre interministériel. Chaque visite constitue ainsi une occasion d'échange sur des thèmes liés au partenariat, qui vont des généralités au traitement de points de détails relatifs à une opération en particulier. Les visites de partenaires participent ainsi à l'"écoute client" et par là même, à la politique d'amélioration continue mise en place par le CROSSMED dans le cadre de la norme ISO 9001-2008.
- A l'égard des **professionnels de la mer** et des responsables de clubs, le CROSS s'attache à diffuser des messages de prévention, au travers notamment d'une participation active à des manifestations impliquant l'ensemble des acteurs de la chaîne des secours (assises de la plongée, briefing de sécurité de régates, stages de survie en mer).
- Au profit du **grand public**, enfin, le CROSS constitue un vecteur efficace de diffusion de messages de prévention et de sensibilisation aux « gestes qui sauvent » et du numéro gratuit abrégé 196 permettant de joindre directement le CROSS.

Au cours de l'année 2015, le CROSS Méditerranée s'est employé à rayonner par :

- l'accueil de nombreux visiteurs sur les sites de La Garde ou d'Aspretto, avec présentation des missions et diffusions de messages ciblés en fonction du public accueilli ;
- des interventions et conférences au profit d'usagers de la mer et de plaisanciers en particulier ;
- plusieurs actions extérieures de représentation du CROSS, à l'occasion d'événements culturels et sociaux impliquant des partenaires, des marins ou des pratiquants de loisirs nautiques.

1- Visites des centres

Au cours de l'année 2015, le centre principal de La Garde et le CROSSMED en Corse ont accueilli **près de 1570 visiteurs**, parmi lesquels on peut distinguer :

- 520 partenaires : SNSM, équipages de moyens SAR, unités de la marine nationale, responsables et personnels des centres opérationnels, pompiers, gendarmes, etc.
- 510 marins de la marine nationale (CIN, Base navale, PMM...)
- 172 marins, plaisanciers ou pratiquants de loisirs nautiques dont :
 - 20 stagiaires et moniteurs d'écoles de loisirs nautiques (kitesurf, kayak de mer, plongée....)
 - 102 élèves d'écoles d'enseignement maritime
 - 50 plaisanciers (clubs nautiques)
- 182 étudiants, lycéens et écoliers.
- 150 jeunes participant aux "journées du citoyen" (anciennement journées de préparation à la défense)
- 36 « VIP », autorités françaises ou étrangères.

2- Actions de prévention et de formation

Le CROSS a participé en 2015 à de multiples actions de prévention au profit des usagers de la mer et de partenaires institutionnels ou occasionnels.

Cette participation a consisté, pour l'essentiel, en des interventions à l'occasion de stages, manifestations sportives, assises et séminaires organisés au profit de pratiquants et de professionnels des loisirs nautiques. Chacune de ces interventions a intégré à la fois un volet préventif et un volet « curatif » : occasion de rappeler les règles à appliquer pour une transmission et une prise en compte optimales des alertes.

CONCLUSION

L'année 2015 montre, comme les exercices précédents, une augmentation du nombre d'opérations coordonnées par le CROSS Méditerranée, aussi bien par le centre principal (La Garde), que par le centre secondaire basé à Aspretto en Corse du Sud ; ce dernier, avec 650 opérations SECMAR, prouve (s'il en était encore besoin) sa légitimité en particulier au cœur de l'été. La saison estivale demeure toujours aussi dense et nécessite une organisation optimale et un personnel pleinement opérationnel. Cette exigence passe par des équipes de quart à la présence et aux compétences optimisées en fonction des pics d'opérations et le renforcement indispensable de la formation dans les périodes à l'activité moindre, voire faible. Le CROSSMED s'appuie dans ces démarches sur un système de management de la qualité (ISO 9001:2008) dont l'année 2015 a vu le renouvellement de la certification et l'intégration d'un nouveau processus opérationnel concernant la surveillance de la navigation. Année « calme » pour cette dernière mission, tout comme pour la surveillance des pollutions ; mais la vigilance est de mise dans ces domaines.

L'analyse des opérations, en particulier celle de la saison estivale, fait ressortir bien souvent les mêmes responsabilités humaines, dans une zone où la plaisance et les loisirs nautiques sont à l'origine de la majeure partie des interventions (environ 88%) ; l'inexpérience, la méconnaissance, la non-préparation d'une sortie et l'inconscience sont les causes principales des accidents. Les fausses alertes sont toujours trop nombreuses, en particulier avec les kitesurfs, et génèrent des opérations parfois coûteuses. Les actions de préventions méritent ainsi d'être poursuivies avec le soutien de nos partenaires institutionnels.

Les moyens et méthodes d'alerte, en particulier par VHF 16 ou le 196 demeurent encore trop peu connus du grand public, voire même des marins « aguerris » (pour le 196) ; les campagnes d'information doivent se renforcer avec l'appui des administrations terrestres (Préfecture, DDTM/DMM, DDCS) et des structures portuaires et sportives . Le CROSSMED a développé dans ce domaine des partenariats et rencontres dans certains départements touristiques, avec un focus sur les clubs de loisirs nautiques.

La diminution du nombre de personnes décédées est notable (26 contre 34), en particulier pour les activités subaquatiques (plongée, apnée) mais révèle un accroissement des accidents de baignade (dont certains à partir de bateaux au mouillage ou en route) ; ce nombre reste toujours trop élevé et les efforts de prévention méritent d'être poursuivis, avec l'aide des médias.

L'année 2016 constitue encore une année de défis pour le CROSS Méditerranée qui devra préparer et suivre la modernisation des installations (logements, techniques et opérationnels) programmée sur les 3 années à venir, continuer l'intégration des systèmes opérationnels modernisés ou nouveaux, adapter l'organisation OPS à ces nouveaux outils (Autocom) et au plan ORSEC maritime révisé, renforcer les formations afférentes. La création annoncée d'un dispositif de séparation de trafic dans le canal de Corse, l'amélioration de la surveillance des Bouches de Bonifacio, le développement d'un module SURPOL et le renforcement de la diffusion des bulletins météorologiques sur la Corse, sont autant de projets supplémentaires que le CROSSMED devra accompagner cette année et les années futures pour conforter sa performance opérationnelle quotidienne.

Enfin 2016 verra le début des « festivités » qui marqueront les 50 ans de la création des CROSS en France, le CROSSMED ayant été le deuxième centre inauguré.



Liste de diffusion

- **SECRETARIAT GÉNÉRAL DE LA MER - ORGANISME SECMAR/CoFGC**
- **REPRÉSENTANT PERMANENT DE LA FRANCE À L'OMI (LONDRES)**
- **MINISTÈRE DE L'Environnement, de l'Energie et de la Mer**
 - *Inspection Générale des Affaires Maritimes (IGAM)*
 - *Bureau Enquête Accident (BEA) Mer*
 - *Direction des Affaires Maritimes (DAM)*
 - *Bureau SM1*
 - *Mission de la navigation de plaisance*
 - *Ecole Nationale de la Sécurité et de l'Administration de la Mer*
- **AUTORITÉS ÉTRANGÈRES**
 - *Principauté de Monaco : Direction des Affaires Maritimes/Direction de la Police Maritime et Aéroportuaire*
 - *MRCC ROMA*
 - *MRCC MADRID*
- **DIRECTIONS INTERRÉGIONALE DE LA MER MÉDITERRANÉE**
 - *Directeur*
 - *Adjoint DSM*
 - *Délégué pour la Corse*
- **PRÉFECTURE MARITIME DE LA MÉDITERRANÉE**
 - *Adjoint PREMAR*
 - *Division Action de l'Etat en mer (AEM)*
 - *Bureau de communication régional (OCR)*
- **PRÉFECTURES DE ZONE DE DÉFENSE**
 - *EMZ/COZ Sud (Valabre)*
- **PRÉFECTURE DE RÉGION**
 - *Midi-Pyrénées /Languedoc-Roussillon*
 - *Provence-Alpes-Côtes d'Azur*
 - *Corse*
- **PRÉFECTURES DE DÉPARTEMENT**
 - *Pyrénées-Orientales*
 - *Aude*
 - *Gard*
 - *Var*
 - *Alpes-Maritimes*
 - *Haute-Corse*
- **DIRECTION DÉPARTEMENTALE DE LA COHÉSION SOCIALE DU VAR (JEUNESSE ET SPORT)**
- **DIRECTIONS DÉPARTEMENTALES DES TERRITOIRES ET DE LA MER / DÉLÉGATIONS A LA MER ET AU LITTORAL**
 - *Pyrénées-Orientales/Aude*
 - *Hérault/Gard*
 - *Bouches du Rhône*
 - *Var*
 - *Alpes-Maritimes*
 - *Haute-Corse*
 - *Corse du Sud*

- **CENTRE RÉGIONAUX OPÉRATIONNELS DE SURVEILLANCE ET DE SAUVETAGE & MRCC**
 - *Gris-Nez/Jobourg/Corsen/Etel/Antilles – Guyane/Réunion*
 - *Nouméa/Papeete*
- **Établissements d'Enseignement Professionnel Maritime**
 - *École Nationale Supérieure Maritime – Centre de Marseille*
 - *Lycée de la mer « Paul Bousquet » (Sète)*
 - *Lycée de la mer « Jacques Faggianelli » (Bastia)*
- **CENTRE DE SÉCURITÉ DES NAVIRES**
 - *PACA-Corse/Marseille*
 - *Sète*
- **SERVICE DES PHARES ET BALISES**
 - *Méditerranée*
 - *Adjoint Corse*
- **DIRECTION INTERRÉGIONALE DE LA DOUANE**
 - *COD Marseille*
 - *BSAM Hyères (avions - hélicoptère)*
- **MARINE NATIONALE**
 - *CECMED : OPS/COM/OPSCOT*
 - *Formation Opérationnelle de Surveillance et d'Information du Territoire (FOSIT TOULON)*
 - *BAN Hyères : Commandement BAN - Flotille 31F (CAIMAN) - Flotille 35F (DAUPHIN SP)*
 - *BAN Lann Bihoué : Flotilles 21F & 23F (ATLANTIQUE 2) - Flotille 24F (FALCON 50M)*
- **GENDARMERIE NATIONALE ET MARITIME**
 - *Région de gendarmerie Sud (Marseille)*
 - *Région de gendarmerie Corse (Ajaccio)*
 - *Groupement de gendarmerie maritime de la Méditerranée*
 - *Groupement de gendarmerie Aérienne du Sud*
 - *Détachement aérien de la gendarmerie de Montpellier*
 - *Section aérienne de la gendarmerie de Hyères*
 - *Détachement aérien de la gendarmerie de Ajaccio*
- **SÉCURITÉ CIVILE (BASES HÉLICOPTÈRES)**
 - *Perpignan (D66)/Montpellier (D34)/Marignane (D131)/Cannes (D06)/Bastia (D2B)/Ajaccio (D20)*
- **SOCIÉTÉ NATIONALE DE SAUVETAGE EN MER (SNSM)**
 - *Siège (Inspecteur général pour la Méditerranée)*
 - *Délégués (inter)départementaux de Méditerranée (pour servir stations et CFI)*
- **SERVICES DÉPARTEMENTAUX D'INCENDIE ET DE SECOURS**
 - *SDIS 66/11/34/30/13/83/2A/2B (DD SIS - CODIS)*
 - *Bataillon de Marins Pompiers de Marseille (Amiral -COSSIM)*
- **SERVICES D'AIDE MÉDICALE URGENTE**
 - *Centre de Consultation Médicale Maritime/SAMU 31B*
 - *SAMU de coordination médicale maritime : SCMM 83/2A*
 - *SAMU 6/11/34/30/13/06/2B*
- **ARMÉE DE L'AIR : CENTRE DE COORDINATION ET DE SAUVETAGE (RCC) LYON – EH 01.044 SOLENZARA**
- **CENTRE DE CONTRÔLE DE MISSION (FMCC) TOULOUSE**
- **CENTRE DE DOCUMENTATION DE RECHERCHE ET D'EXPÉRIMENTATION SUR LES POLLUTIONS ACCIDENTELLES DES EAUX**
- **CONSEIL SUPÉRIEUR DE LA NAVIGATION DE PLAISANCE ET DES SPORTS NAUTIQUES (CSNPSN)**
- **INSTITUT MARITIME DE PRÉVENTION (IMP)**